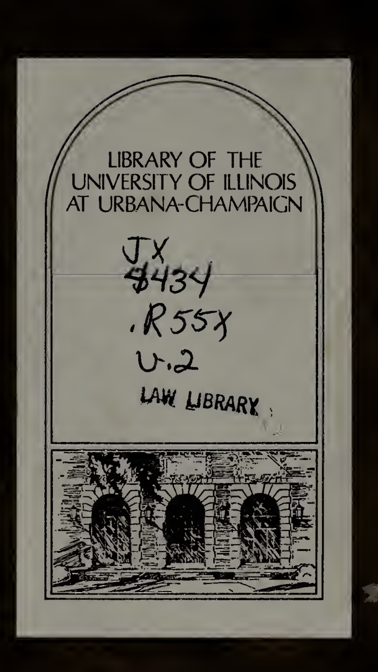
ns en mer
Routes In
es de
ion


LIBRARY OF THE
UNIVERSITY OF ILLINOIS
AT URBANA-CHAMPAIGN
JX
4434
.R55x
v.2
LAW LIBRARY

COLLISIONS EN MER

DEUXIÈME PARTIE

Routes Internationales de Navigation

DOCUMENTS DIVISÉS EN 12 DOSSIERS

RELATIFS A LA QUESTION DES COLLISIONS

ALBERT RIONDEL

CAPITAINE DE FRÉGATE EN RETRAITE

Officier de la Légion d'Honneur



BIARD, IMPRIMEUR-ÉDITEUR, CHERBOU

14, RUE DU CHATEAU.

DÉDICACE

A M. LE MARQUIS DE LA FERRONNAYS,
député,

A M. B. BAILLY, directeur du COSMOS,

A M. CH. THÈZE, directeur des TABLETTES DES DEUX-CHARENTES,

Depuis six ans, dans le Parlement et dans la presse, vous êtes le plus ferme soutien de la réforme préconisée dans ce livre. Je remplis un devoir en vous le dédiant. Je tiens surtout à vous témoigner ma reconnaissance et mon amitié.

Comme toutes les causes justes, celle que nous soutenons triomphera.

Votre bien affectionné,

ALBERT RIONDEL.



PRÉFACE

Le 20 mai 1886, nous faisions au *Sport nautique* de Nantes notre première conférence sur les collisions en mer, puis la seconde en juin à Cherbourg et la troisième au Havre le 3 juillet.

Le succès fut assez complet pour nous faire obtenir plus tard le double patronage des chambres de commerce et sociétés de géographie.

Dans ces conditions, nous avons fait en septembre 1886 la quatrième conférence à St-Nazaire; la cinquième à Granville, le 27 novembre; la sixième à Caen, le 4 décembre — six conférences en 1886.

En 1887, nous avons encore fait neuf conférences sur le même sujet :

A Bayonne,	le 22	avril 1887;
A Bordeaux,	le 23	id.
A Rochefort,	le 25	id.
A La Rochelle,	le 27	id,

A Calais, le 20 mai 1887;
A Dunkerque, le 22 id.
A Abbeville, le 23 id.
A Dieppe, le 7 juin 1887;
A Rouen, le 8 id.
En 1888, nous terminions la série :
A Lorient, le 17 janvier 1888;
A St-Malo, le 19 id.

Mentionnons comme mémoire une lecture que nous fîmes au congrès de Nantes en août 1886; notre conférence de Paris à la salle des Capucines en juin 1887 et la manifestation de Granville du 24 février 1889.

Dans les conférences des ports, la présidence était exercée par les présidents de la chambre de commerce ou de la société de géographie. Ces réunions publiques étaient composées de capitaines au long-cours et au cabotage, marins, pilotes, armateurs, négociants et autres personnes s'intéressant aux choses de la marine. Le nombre total des auditeurs dépassa certainement 7,000.

Au début, les assistants signaient après le vote leur adhésion à la fin de la séance. On fut obligé bientôt d'y renoncer à cause du nombre considérable des auditeurs. Les chambres de commerce et sociétés de géographie prirent alors des résolutions motivées. Les conseils municipaux des ports, entraînés dans ce mouvement d'opinion, émirent à leur tour des vœux favorables à la réforme.

Ces documents sont classés en douze dossiers distincts.

Les pétitions, résolutions et vœux, furent adressés à la neuvième commission des pétitions de la Chambre des députés. M. le marquis de la Ferronnays, député de la Loire-Inférieure, fit sur ces pétitions un remarquable rapport (page 73).

Dans le dernier paragraphe, M. de la Ferronnays s'exprimait ainsi :

« Il n'appartient pas à la commission de se prononcer

sur la valeur des réformes proposées, mais elle pense qu'elles ne sauraient être rejetées sans avoir préalablement été examinées. Si cette étude permet de constater leur nécessité et leur efficacité, le gouvernement — nous n'en doutons pas — considérera que l'honneur de la France lui impose le devoir d'en poursuivre la réalisation en provoquant des conférences internationales qui seules peuvent amener l'adoption d'une législation nouvelle. »

Ce rapport fut renvoyé au ministre de la marine.

Transmis, le 17 juillet, par le président de la Chambre des députés, à M. Barbey, ministre de la marine et des colonies, la réponse revenait six jours après avec une solution négative.

Nous avions été invité à comparaître, le 3 juin 1887, au palais du Corps législatif, devant la neuvième commission des pétitions. C'était *avant* la rédaction du rapport de M. de la Ferronnays. Ce jour-là, nous avons exposé pendant une heure toute la question devant cette commission.

Quelques jours après, l'incident suivant se produisit.

Les grandes compagnies de navigation connaissant les dispositions de la commission qui avait approuvé à l'unanimité les bases de son rapport, firent des démarches actives pour faire avorter l'affaire.

Plusieurs membres de la commission subirent cette influence. Ils étaient presque disposés à revenir sur leur vote. Heureusement, le rapport approuvé et signé par tous les membres avait été remis à la questure. Le fait était désormais accompli.

Dans son rapport, M. le marquis de la Ferronnays (page 75), développe les diverses propositions qui sont l'expression des vœux des pétitionnaires.

La première est ainsi conçue : *Déterminer et rendre obligatoires certains itinéraires.*

Nous citerons le principal passage :

« Aujourd'hui, quand la recherche des moindres distances a rendu la mer trop étroite pour ainsi dire, toute la navigation à vapeur s'entassant sur les mêmes routes, la prudence la plus élémentaire semble indiquer la nécessité de mesures analogues à celles auxquelles a donné lieu la circulation terrestre. Grâce aux moyens de direction dont disposent les navires de nos jours, une telle réglementation n'est pas plus difficile sur mer que sur terre. »

Des cinq propositions du rapport, la première — celle des routes internationales — avait le privilège d'inquiéter les Compagnies de navigation. L'obligation de suivre des itinéraires tracés d'avance limitera la liberté des capitaines et leur imposera une responsabilité qu'ils n'ont point aujourd'hui. On comprend alors l'opposition des Compagnies et leurs démarches. Quoi qu'il en soit, la décision du ministre de la marine était bien prise. On ne voulait rien faire. On avait laissé dans la pénombre le rapport de la Commission des pétitions. Le ministre dans sa réponse n'avait même pas cité les noms des Chambres de commerce qui avaient pris la tête de ce grand mouvement.

Dans ces conditions, nous eûmes la pensée de nous adresser au secrétaire d'Etat des Etats-Unis.

Le rapport de M. de la Ferronnays et diverses notes imprimées furent ajoutés à notre envoi à Washington. Nous fîmes d'ailleurs remarquer que l'agitation française était bien l'œuvre du gouvernement Américain. Le rapport du 31 janvier 1885 de M. Jarvis Patten a entraîné les Chambres de commerce françaises.

Dans notre lettre au sous-secrétaire d'Etat, nous demandions que le gouvernement des Etats-Unis voulût bien se mettre à la tête de la réforme et provoquer la réunion d'une conférence internationale. Notre dossier fut adressé à M. Jarvis Patten qui nous répondit officieusement le 4 mars 1888 (page 81). La réunion très prochaine d'une

conférence internationale fut bientôt arrêtée par l'Amérique. Le but était atteint.

Le *Bill* fut alors voté par la Chambre des Représentants et par le Sénat des Etats-Unis. Ainsi se décida la conférence de Washington qui dut d'abord se réunir le 1er octobre 1888. Mais la date était trop rapprochée pour la convocation des puissances maritimes. On remit donc cette conférence au 17 avril suivant et finalement au 16 octobre 1889.

Le volume actuel se compose d'une étude de 32 pages sur les routes de navigation et d'une série de documents classés en 12 dossiers. Ces pièces donnent à cette ouvrage toute l'importance qu'il peut avoir.

Le premier dossier contient les résolutions des Chambres de commerce françaises et étrangères.

Le deuxième dossier renferme les procès-verbaux des Sociétés de géographie.

Dans le troisième dossier se trouvent le rapport de M. le marquis de la Ferronnays (page 73) et la réponse du ministre de la marine, la lettre de M. Jarvis Patten, le compte-rendu de l'Académie des Sciences (1).

Le cinquième dossier contient la délibération du Conseil d'Amirauté du 24 avril 1886 (page 86) et plusieurs documents officiels.

Le sixième dossier renferme les vœux des Conseils municipaux.

Le septième dossier contient la correspondance de divers amiraux et présidents de nos conférences, ainsi que la lettre de M. de la Ferronnays à l'amiral Juin, président de la Société de géographie de Bordeaux (page 113).

Le huitième et le dixième dossiers renferment l'opinion de nos amiraux sur les routes internationales de navigation.

---

(1) Le numéro d'ordre du 4e dossier a été passé par oubli.

Le neuvième dossier contient seulement deux lettres relatives à un ouvrage sur les collisions en mer de M. le chef des Instructions nautiques.

Le onzième dossier est relatif à la manifestation de Granville à propos de la neutralisation des Bancs de Terre-Neuve ; on y voit l'opinion des amiraux sur cette question.

MM. les contre-amiraux Mouchez et Fleuriot de Langle insistent de nouveau sur la nécessité d'imposer aux paquebots des itinéraires de navigation tracés sur les cartes.

Le douzième dossier contient deux lettres : l'une de la Compagnie générale transatlantique, l'autre de M. Fossé, vice-président de la Chambre de commerce de Granville.

Le treizième dossier contient une énumération des articles de journaux qui ont parlé des conférences. C'est pour ainsi dire la voix de l'opinion publique. La presse s'est montrée partout favorable à cette cause humanitaire et aux réformes proposées.

Nos conclusions sont très succinctes. Nous les adressons à la conférence de Washington. Nous les terminons par un état récapitulatif des différents moyens que nous jugeons utiles pour diminuer le nombre et la gravité des collisions.

Cherbourg, le 25 Août 1889.

Albert RIONDEL.

QUESTION INTERNATIONALE

Les routes de navigation et la vitesse des paquebots à vapeur

L'ancienne marine à voiles était soumise aux caprices du vent et de la mer : tout capitaine restait impuissant devant ces forces supérieures. Pendant le calme, sous l'Equateur, le bâtiment restait immobile des mois, des journées ou des heures. On faisait péniblement un petit nombre de lieues marines en 24 heures. Par moment, un grain se levait à l'horizon, assaillait le navire et lui donnait momentanément une grande vitesse. Au bout d'une demi-heure on était rentré dans le calme. L'immobilité n'en paraissait que plus profonde. Le vent contraire exerçait la patience des capitaines. Il leur permettait de déployer leurs capacités nautiques ; il montrait en même temps leur insuffisance. Les hommes de mer étaient impuissants à imposer la *ligne droite* à leurs meilleurs navires. A cette époque, la vitesse variait sans cesse avec la force du vent. Elle n'atteignait presque jamais 13 nœuds.

Ce chiffre était un *maximum*. Il fallait, d'ailleurs, des circonstances exceptionnelles : un coup de vent ou une tempête venant de l'arrière ou de la *hanche*. On estimait à 6 nœuds seulement la vitesse moyenne d'une longue traversée. Les coques des bâtiments avaient un faible déplacement. On naviguait sans *éclairage obligatoire* et en ordre dispersé. Les collisions étaient rares. Elles se bornaient généralement à des avaries plus ou moins sérieuses : canots démolis ou arrachés du bord ; mâtures brisées ; voies d'eau. On n'entendait jamais parler de navires sombrant, comme aujourd'hui, les deux ensemble, après l'abordage.

Les bâtiments à voiles étaient et seront toujours des *mineurs*. Ils sont incapables de se diriger en droite ligne, d'un point à un autre, contre le vent et la mer, ou à travers une zône de calme.

La vapeur a émancipé la navigation. Avec sa coque de fer ou d'acier, ses machines de dix à vingt mille chevaux, sa vitesse courante de 18 à 20 nœuds, le navire à vapeur moderne a conquis sa pleine majorité. Rien ne l'arrête : ni les courants, ni les grosses mers de l'Atlantique, ni les coups de vent. Les seuls ennemis qu'il redoute encore sont les roches et les banquises de glace. Il incline alors sa route et sort du chemin le plus court et le plus économique. Tout le monde veut le suivre par intérêt et rivalité. On ne voudrait pas faire un mille de plus. On ne consommerait pas un kilogramme de charbon supplémentaire. On ne se préoccupe ni du vent, ni de la mer, ni des brumes, ni des collisions, ni des victimes. C'est la lutte sans pitié et sans merci. La vitesse et le fret absorbent toutes les pensées. On ne voit rien au delà de ces deux termes.

La solidité et l'ajustage des machines sont parfaits. On quitte le port à grande vitesse. On arrive de même

au but du voyage, presque sans arrêt, à jour fixe, à heure déterminée, souvent même en avance. Les progrès de l'industrie développeront encore davantage ce mouvement ascensionnel. Au début des chaudières marines, la pression de la vapeur (par centimètre carré) était inférieure à 1 kilogramme. Les chaudières actuelles supportent aisément 11 et 12 kil. On est allé jusqu'à la pression de 17 k. Les forces intérieures transmises aux machines engendrent des vitesses courantes de 18, 19 et 20 nœuds ; quelques-unes exceptionnellement ont atteint 26 et même 28 nœuds. Où s'arrêtera-t-on ?

L'industrie métallurgique est à la recherche des alliages les plus tenaces. Elle trouvera certainement une chaudière capable de résister à des pressions infiniment plus fortes. Avant un petit nombre d'années, les vitesses dépasseront 30 nœuds. Les machines, de leur côté, utilisent, sur une vaste échelle, la *force gratuite* de la détente de la vapeur. La consommation de charbon diminue, *relativement*, d'une manière notable, avec l'augmentation de la puissance développée et la vitesse. Nous arrivons ainsi, poussés par une force irrésistible, à avoir sur mer des mobiles aussi dangereux que nos trains de chemin de fer.

II.

Nos Chambres de commerce des villes maritimes, Sociétés de géographie commerciale, Municipalités des ports, dans des résolutions identiques au fond, ont demandé vainement au Gouvernement de saisir les autres puissances et de traiter dans une Conférence internationale la question si importante des collisions en mer.

Cette enquête française est unanime dans l'expression de sa pensée. Ces trois catégories d'assemblées composent véritablement le monde maritime et commercial de notre pays. L'amiral Jurien de la Gravière donne,à ces corps élus, la dénomination de « corporations à la fois si compétentes et si pratiques. » L'opinion maritime s'est encore manifestée dans 18 grandes réunions publiques, composées d'un personnel considérable de capitaines, marins, armateurs, négociants. Tout ce monde, sur le littoral français, de Bayonne à Dunkerque, a fait entendre la même note au Gouvernement et au Parlement.

Les sinistres des années 1886 et 1887 ont, en effet mis en relief un grand mal. La Chambre de commerce du Havre, après le double abordage des grands paquebots *Champagne* et *Bretagne*, écrivait aux trois ministres des affaires étrangères, de la marine et du commerce (23 juin 1887) : « L'opinion publique se préoccupe beaucoup de cette situation, et de toutes parts, on sent le besoin de recourir à l'adoption de mesures nouvelles donnant une plus grande sécurité. »

Le dernier paragraphe est ainsi conçu :

« L'importance du but à atteindre, au point de vue commercial comme au point de vue humanitaire, nous donne *l'assurance* que l'idée sera accueillie par vous avec bienveillance, et que, si lourde que soit la tâche, vous y consacrerez tous vos efforts. » La Chambre de commerce du Havre (dans cette lettre) réclamait « l'étude et l'élaboration d'un règlement répondant aux nécessités actuelles. »

L'enquête française (mentionnée plus haut) est unanime sur plusieurs points. Elle a été présentée à la Chambre des députés par M. le marquis de la Ferronnays, rapporteur de la commission des pétitions.

L'amiral Jurien de la Gravière fit à ce sujet une communication à l'Académie des sciences. Les propositions sont au nombre de quatre :

1° Etablir deux routes maritimes différentes, l'une pour l'aller, l'autre pour le retour (pour les lignes des paquebots) ;

2° Dans les canaux, détroits, parages dangereux, fixer des limites de vitesses qu'on ne pourrait pas dépasser ;

3° Perfectionner les signaux des feux, sirènes, sifflets et trompettes marines ;

4° Instituer des tribunaux maritimes internationaux qui régleront les litiges entre navires de nationalités différentes.

Les navires à vapeur de nos jours sont donc absolument indépendants des circonstances atmosphériques. Ils suivent la route qui leur plaît. Ils sont libres de leur manœuvre, comme les voitures sur terre. Ces deux voies maritimes et terrestres présentent cette différence : Les routes de terre sont extrêmement étroites; l'immensité de la mer permet de donner aux routes maritimes la largeur qu'on désire. Le tracé pratique de celles-ci est simple. Il suffit de décider que la voie sera comprise de telle minute de degré à tel autre degré ou minute de degré. L'opération est facile, on le comprend aisément. Sur terre, les routes sont indispensables à la circulation des voitures, chariots, ou trains de chemins de fer. Sur mer, la circulation est libre. Les routes maritimes n'avaient aucune raison d'être depuis l'origine de la navigation. Elles sont *nécessaires* aujourd'hui, avec des vitesses de 20 nœuds, soit 37 kilomètres à l'heure ! Si on contestait cette *opportunité* actuelle, on serait obligé de s'incliner quand les vitesses vont atteindre 55 kilomètres à l'heure (30 nœuds). Qu'on le remarque

d'ailleurs, ce n'est pas dans un avenir éloigné, mais *demain*, pour ainsi dire, que cela aura lieu. L'Italie fait construire, à Elbing, 10 torpilleurs de 26 nœuds 1/2. M. White, de Cowes, en construit un autre qui lui promet 28 nœuds. Quel résultat donnera la résistance des chaudières nouvelles, avec les métaux d'alliage ? Si on *tangente* déjà aux vitesses de 55 kilomètres, à quel chiffre ne peut-on pas arriver ?

Cette discussion montre au lecteur la nécessité de tracer, dès aujourdh'ui, des routes maritimes sur la mer. Le bon sens l'indique. Les collisions en mer, dont le nombre augmente d'une manière alarmante font de cette vérité un axiome. Est-il possible, en effet, de laisser voguer au gré de leurs appétits et de leurs besoins commerciaux ou postaux, des mobiles animés d'une vitesse de 55 kilomètres à l'heure ; de les laisser se croiser et se détruire en pleine brume : de leur permettre l'*ordre dispersé*, sans aucune règle de police ? Voilà une des causes du mal que tout le monde déplore. Il faut appliquer le remède dans la limite du *possible*.

La vitesse est un élément du progrès. On doit donc la désirer sans crainte. On peut demander à l'industrie et à la science de donner à nos navires les marches les plus extraordinaires. Tout le monde y trouvera son avantage. Mais le navire devient un instrument des plus dangereux. On doit s'en servir avec à-propos.

Les chemins de fer ont été exécutés graduellement. Le premier réseau maritime se fera aussi au fur et à mesure des besoins. Le temps et les vitesses augmentant encore, on fera le second et le troisième réseau. On arrivera ainsi à composer l'album des routes maritimes. Les routes terrestres et les voies ferrées ont coûté un chiffre incalculable de millions et de milliards. Les routes maritimes, en revanche, n'ont besoin ni de remblais, ni de main-d'œuvre, ni d'acquisitions

de terrains. Elles seront relativement gratuites. Une fois décidées, il suffira de les tracer sur les cartes marines. Ces cartes verront le jour parce que des mobiles pareils doivent être soumis à une réglementation. Leur liberté individuelle subira une légère atteinte, elle garantira la sécurité générale, menacée et sacrifiée sans merci sur mer, depuis quelques années.

Une voiture peut marcher au galop sur une route. Elle ralentit dans les passages dangereux, dans une ville, sur les boulevards, à la place de l'Opéra. à un croisement de route, etc. ; c'est rationel. Si un conducteur très pressé, violant les réglements de police, marchait à toute bride dans la brume, de nuit ou de jour, sur un point quelconque de Paris ; si, se moquant des sergents de ville, il continuait sa course inconsidérée sans faire attention aux femmes et aux enfants renversés sur le sol, qu'arriverait-il ?

Laisserait-on impuni un acte pareil ? Alors, pourquoi tolère-t-on sur mer des monstruosités pareilles? Il est vrai de le dire, la foule indignée lapiderait le cocher coupable. En plein Océan, les agents de l'autorité et le public n'assistent pas à la scène. Ils ne peuvent pas prévenir ou arrêter le mal. Mais, plus tard au moment du réglement des comptes, devant les juges réunis en conseil, leur devoir est de traiter avec sévérité ceux qui jouent ainsi, sans scrupule, avec la vie de leurs semblables.

Le bâtiment à vapeur de nos jours est une voiture. Il est plus solide et se meut avec une égale facilité ; aucun obstacle ne peut le faire dévier de son chemin : son capitaine doit le conduire avec la même sagesse que le conducteur de la voiture. En plein Océan, une route à double voie garantira le navire contre les collisions en sens opposé. La vitesse la plus grande possible pourra être utilisée. On regagnera la perte de

temps obligatoire dans les parages dangereux, attérages, mers sillonnées de navires, détroits, brume.

Dans des mers comme la Baltique, la Méditerranée et la Manche même, il faudrait quelques routes à double voie dans le sens de la longueur, et des routes traversières pour aller les rejoindre. Dans les détroits, les navires prendraient à droite comme le font les voitures sur une route. Celles-ci, sans violer le règlement de police, savent bien rentrer chez elles. Les navires aborderaient de même dans les ports, à droite ou à gauche. Où est la difficulté pour mettre ces règles en pratique ? Il suffit pour cela de le vouloir. On a le devoir de le vouloir et de l'exécuter. Le législateur international commet un crime de lèse-humanité ; il heurte à la fois le bon sens et la raison, s'il n'impose pas des règles aux bâtiments animés des vitesses actuelles. Ces vitesses augmentent et augmenteront indéfiniment.

Supposons les deux voies maritimes tracées sur la carte. Chacune d'elles, par exemple, a une largeur de 20 lieues marines. Une bande de 30 lieues les sépare. Les bâtiments à voiles, remontant au Nord ou descendant au Sud, auront à traverser ces deux voies. Ils seront donc avertis du danger. Ils prendront leurs précautions en raison des circonstances. Ils sauront qu'ils peuvent respirer dans la zone neutre. On ne peut pas nier le service rendu à ces navires. Le tracé sur la carte est pour ainsi dire comme la barrière protectrice de chaque côté de la voie ferrée.

Les routes maritimes à double voie seront assignées non seulement aux paquebots proprement dits, mais aux vapeurs de grande marche. On les obligera à passer sur les routes.

La sécurité générale sur mer et la protection de la vie humaine imposeront la réforme sous la pression de l'opinion publique. Le bureau des Instructions

nautiques (page 29) déclare « qu'il ne reste qu'à attendre de nouveaux sinistres. » Ses souhaits seront exaucés, à moins que la Providence, plus miséricordieuse, voulant épargner à l'humanité un semblable malheur, n'ait, fort à propos inspiré au Parlement des Etats-Unis l'idée de la Conférence maritime internationale de Washington du 1er octobre 1888.

Le chef du service des Instructions nautiques a publié récemment un premier volume sur les *Collisions en mer* ; un second volume est annoncé. Cet ouvrage étant publié par l'Imprimerie nationale, ce double caractère paraissait lui donner une certaine attache officielle. Le ministère l'a récusée. Il a déclaré que l'auteur était responsable des idées émises, qu'on ne devait y voir aucune pensée officielle. Ce volume contient quelques passages malheureux et de regrettables oublis. Nous les avons signalés à l'amiral Krantz. L'auteur parlant au nom du département de la marine et se faisant le défenseur du Gouvernement, son titre de chef du bureau des Instructions nautiques induira en erreur beaucoup de personnes. Comment croire, surtout à l'étranger, que les *Annales hydrographiques*, en France, n'ont pas une portée officielle ? En effet, le bureau des Instructions nautiques est le bureau compétent en pareille matière. Il fait partie de la direction des cartes et plans de la marine et communique aux navigateurs les renseignements qui les intéressent au sujet des phares, feux, balises, découvertes de roches, écueils ou autres dangers.

L'ouvrage dont nous parlons s'étend longuement sur l'enquête anglaise d'un Comité dit « des Arts. » L'auteur ajoute (page 24) : « Ce document semi-officiel, permet d'apprécier l'état de l'opinion en Angleterre. » On doit s'étonner qu'il n'ait pas dit un seul mot du mouvement de l'opinion en France. Elle s'est manifestée dans tous les ports, de Bayonne à Dunker-

que, au sein des Chambres de commerce, Sociétés de géographie commerciale et Municipalités de ces villes. Une agitation pareille peut-elle être passée sous silence ou ignorée ? Ces corporations se sont mises à la tête du mouvement. Elles ont accordé leur patronage à 17 grandes réunions publiques, où se sont assemblées plus de 7.000 personnes, capitaines, marins, armateurs, négociants, membres de Compagnies d'assurances et autres s'intéressant aux choses de la navigation. Ce personnel constitue bien le monde commercial et maritime de notre pays.

Cette enquête fut transmise par les diverses corporations, au Gouvernement et au Parlement. Le chef du bureau des Instructions nautiques ne reconnaît sans doute pas la compétence des Chambres de commerce puisqu'il ne cite même pas leur nom. Il se borne à cette phrase laconique : « Nous n'essaierons pas de donner satisfaction aux *auteurs* des projets qui demandent que l'on fixe *pour le globe entier* des routes maritimes doubles (route d'aller et route de retour). »

Une pièce de l'enquête française mérite une mention particulière en raison des deux signatures qui s'y trouvent apposées. L'une est la signature d'un contre-amiral, président de la Société de géographie de Rochefort ; l'autre est la signature du président du Syndicat des capitaines au long-cours de la ville de Bordeaux, vice-président de la Société de géographie. Les deux Sociétés de géographie de Rochefort et de Bordeaux, collectivement et sur la même pièce, demandent la réglementation des routes pour les paquebots. Ce document devient comme l'expression même de la pensée des deux marines de guerre et du commerce, représentées dans deux grandes réunions publiques (23 et 25 avril 1887) par deux personnalités techniques de haute compétence. Il était difficile au chef des Instructions nautiques de ne pas citer l'Acadé-

mie des sciences. « L'Académie des sciences elle-même — dit l'auteur — s'est fait l'organe des promoteurs des derniers projets. Dans sa séance du 20 juin, l'amiral Jurien de la Gravière a saisi l'illustre assemblée de la question. » La reproduction du procès-verbal de la séance aurait mieux valu que des appréciations. Il aurait permis de les contrôler. Le procès-verbal de la séance académique contient, en effet, le passage suivant : « Les Chambres de commerce de ces « différentes villes (au nombre de 17) ont toutes donné, « à l'unanimité, leur adhésion aux idées développées « par le conférencier. Les Conseils municipaux ont « suivi le mouvement et pris des délibérations confor- « mes. N'est-on pas en droit de dire que ces nombreu- « ses corporations, à la fois si compétentes et si « pratiques, n'ont accordé leur adhésion complète que « parce que les idées qu'il a émises ont une portée « sérieuse et pratique ? »

Cette note de l'amiral Jurien de la Gravière se trouve en désaccord avec ce passage du livre des *Collisions en mer* : « L'amiral Jurien de la Gravière lui-même, en saisissant l'Académie de cette question, a laissé entrevoir, dans les *paroles réservées qu'il a prononcées, le peu d'espoir qu'il met dans sa tentative.* » Pourquoi le chef du bureau des Instructions nautiques interprète-t-il et modifie-t-il le langage officiel si précis de l'honorable amiral ? Pourquoi, dans le paragraphe ci-dessous de son livre, se fait-il le défenseur du Gouvernement, que personne n'a jamais attaqué : « Ceux qui taxent le gouvernement d'incurie et de négligence à ce sujet n'ont pas assez réfléchi à la multiplicité des détails de la question et n'ont pas entrevu tous les éléments qui la constituent. » Il est difficile de croire que les Chambres de commerce, Sociétés de géographie commerciale et Municipalités de nos grands ports « n'aient pas suffisamment réflé-

chi à la question et n'aient pas entrevu tous les éléments qui la constituent. » L'auteur des *Collisions en mer* (page 3) se propose d'exposer, dans ses diverses parties, toutes les données du problème, en indiquant parmi les diverses propositions faites, celles qui paraissent saines et susceptibles de solution pratique, et le sens dans lequel elles pourraient être acceptées. Les propositions faites par les Chambres de commerce et Sociétés de géographie de France sont saines et de solution pratique. Les Municipalités, en s'y ralliant, ont été du même avis. L'*unanimité* des suffrages et des adhésions est la meilleure des garanties.

III

Un illustre Américain — le grand Maury — a été le premier à tracer des routes aux navigateurs à voiles. La marine à vapeur, en 1856, n'était pas encore très dangereuse. On était au début des grands sinistres causés par les abordages. Les vitesses, à cette époque, ne dépassaient pas 12 nœuds. On ne soupçonnait pas que la marche des bâtiments serait doublée. On pouvait pressentir l'utilité des routes pour les navires à vapeur. Personne n'aurait admis qu'on pût songer à les rendre obligatoires. Les machines n'étaient pas perfectionnées. On éprouvait continuellement des avaries. On stoppait à chaque instant pour serrer une tête de bielle ou une clavette quelconque. Les échauffements étaient continuels. On n'était pas habitué aux machines à mouvement rapide. Maintenant la confiance est absolue. On dispose de deux machines : l'une agit pendant que l'autre se repose. Les deux routes obligatoires (d'aller et de retour) ne se sont donc jamais présentées à l'esprit de Maury. Voici, en revan-

che, l'idée de génie qu'il a rendue pratique pour les bâtiments à voiles :

Maury a compulsé un nombre considérable de journaux de bord (une centaine de mille). Suivant le mois de l'année, dans les parages où se trouvaient ces navires, il a relevé la force du vent et sa direction. Avec ces éléments, il a dressé une série de cartes où ces renseignements sont clairement indiqués, à l'aide de petites roses et de flèches. Les capitaines des voiliers peuvent tracer eux mêmes leur route, c'est-à-dire celle qui leur donnera — suivant le mois et la saison — le vent le plus favorable à leur navigation. Ces considérations rectifient l'appréciation du chef du bureau des Instructions nautiques quand il dit (page 8) : « Les deux routes d'Europe à New-York, parfaitement étudiées par Maury au point de vue de la navigation, dont il a longuement fait ressortir les avantages, *n'ont cependant pas été jugées suffisantes pour prévenir les collisions*. Sa tentative n'a pas abouti, et les capitaines n'obéissent aujourd'hui qu'à leur propre expérience. »

Le même auteur s'est attaché à la route de New-York. Le cas est spécial et *unique* dans son genre. La présence des glaces impose aux navires des routes variables suivant la saison et le mois. Ainsi, pendant cinq mois — septembre, octobre, novembre, décembre et janvier, — les paquebots peuvent faire la route qui leur plaît. La banquise, en hiver, est solide. Aucune partie ne s'en détache et ne vient gêner les navigateurs. Pendant les sept autres mois, la chaleur fractionne la masse glacière. Les îlots détachés flottent, sont entraînés au Sud par les courants et deviennent de dangereux écueils.

La sécurité personnelle est un puissant mobile.

Pendant ces sept mois, les bâtiments *postaux* ou autres modifient leurs routes, allongent leurs traver-

sées, oublient leurs intérêts commerciaux et descendent plus au Sud. Le service hydrographique de Washington leur facilite d'ailleurs leur mission. Chaque mois, le bureau compétent dresse une carte de navigation (*Pilot chart*). On y trace les routes à suivre pour éviter les glaces flottantes du banc de Terre-Neuve et on indique, en plus, beaucoup de renseignements utiles aux capitaines. Le chef du bureau des Instructions nautiques a publié, dans son livre des *Collisions*, deux cartes : l'une trace la route de New-York pendant les mois d'immobilité de la banquise ; l'autre carte donne les contours des glaces flottantes dans les différents mois et les routes à suivre pour naviguer sans crainte en dehors de ces dangers. Les Compagnies de navigation sont obligées de subir, dans l'intérêt de leur sécurité, cet allongement de traversée qui s'impose. De quel droit se plaindraient-elles, si le législateur international, pour sauver la vie humaine, imposait sur la ligne de New-York, aux lignes de paquebots, une route à double voie un peu plus longue que le parcours direct ? Vous le faites bien en été, sans vous plaindre, quand il s'agit de votre propre sauvegarde ! La route la plus Sud (des *Pilot chart*), est celle du mois de juin. Elle descend légèrement, sur un point, au-dessous du parallèle de 40°. On pourrait donc, sur la ligne de New-York, tracer un peu au sud de cette latitude, la route maritime à double voie internationale. Elle serait imposée aux paquebots et autres vapeurs allant à New-York ou revenant des Etats-Unis.

Une raison valable peut-elle s'y opposer ? On ferait ainsi, en toute saison, dans un intérêt humanitaire, ce que les glaces imposent dans l'intérêt de la sécurité personnelle. Le chef du bureau des Instructions trouve une difficulté insurmontable, à cause du *service postal* des paquebots, qui les oblige à une moyenne

annuelle de vitesse de 15 nœuds. Cette raison peut-elle être invoquée et mise en avant quand il s'agit de la sauvegarde des existences ? Nous ferons d'ailleurs l'observation suivante : quand la Compagnie transatlantique a renouvelé son contrat avec l'Etat, elle connaissait tous les éléments du problème ; elle savait que le règlement international impose une réduction de vitesse dans certaines circonstances ; elle connaissait la moyenne du nombre de jours de brume par semaine dans ces parages. Elle peut mettre sur la ligne des navires plus rapides. Enfin la double voie internationale, dite de sécurité générale, permettra à ses paquebots une vitesse moins dangereuse et plus accélérée.

Dans le livre des *Collisions en mer* que nous étudions, nous trouvons réunies, dans le même cadre, les objections qu'on faisait, au début, dans les réunions publiques des ports. Ces objections sont toutes tombées, successivement, dans les discussions. S'il en avait été autrement, les corporations commerciales citées plus haut n'auraient pas donné leur adhésion à la réforme.

IV

L'enquête anglaise (dont parle l'auteur des *Collisions en mer*), se compose des 24 articles d'un rapport de l'amiral Ryder, président du Comité des Arts. Le 23e article peint bien l'opinion des grandes Compagnies de navigation. L'intérêt commercial domine et résume la question. « Finalement — disent-elles — nous devons enfreindre la loi. Autrement, nous perdrions nos positions et notre compagnie perdrait son fret, son chargement et ses malles. Nous préférons le

statu quo, avec les chances de collision, de condamnation pour homicide par imprudence et de perte de nos brevets. » Cette responsabilité est nulle et nominale. Le chef du bureau des Instructions nautiques dit avec raison (page 26) : « Il serait difficile de citer des exemples de poursuites devant les tribunaux compétents pour homicide par imprudence, dans les cas d'abordage, ou même dans le cas de perte de navires due à la négligence ou à l'impéritie évidente du commandement et ayant amené la disparition partielle de l'équipage et des passagers. »

Dans l'article 17 de son rapport, l'amiral Ryder résume les dépositions des directeurs, capitaines et autres personnes entendues par le Comité des arts : « L'habitude de marcher à toute vapeur dans la brume, en *plein océan*, est devenue tellement générale, qu'il est possible qu'aucun jury ne veuille condamner. » L'amiral et le Comité des arts sont d'avis que ce jury deviendrait plus sévère, si la loi était changée ; si les navires, en *plein océan*, n'étaient pas astreints à réduire leur vitesse en temps de brume. La réduction de vitesse devrait être limitée aux *eaux resserrées*. Toute terre, telle que Madère, les Açores, etc., dit le rapport, serait protégée par une limite de 50 milles, au dedans de laquelle les privilèges de l'*océan libre* ne pourraient s'étendre. »

La législation étant ainsi modifiée, « si les navires n'obéissaient pas à la loi et ne ralentissaient pas leur vitesse, dans toute collision entraînant perte d'existence, le jury n'hésiterait sans doute pas à prononcer toute la pénalité attachée à l'homicide par imprudence. »

Nous reviendrons, à un autre moment, sur la question de *sanction* de la loi internationale. Bornons-nous à dire ici que l'opinion publique ferait bien de réagir contre un état de choses qui dure depuis trop long-

temps. Si la vie humaine est protégée sur terre, pourquoi sur mer en fait-on si peu de cas ?

Les règlements anglais fixent à 4 nœuds la vitesse *maxima* des navires dans la brume, pour les flottes, comme pour les bâtiments *isolés*, de guerre et du commerce. L'amiral Ryder le dit formellement, à l'article 6. On viole sans cesse le règlement et il n'y a aucune responsabilité. Les Compagnies anglaises accepteraient volontiers la clause de l'article 23 : « il devrait y avoir *deux clauses*, une pour les navires comme les nôtres, à grande vitesse, parfaitement manœuvrables et bien conditionnés, commandés par des hommes comme nous, de *nerf et d'expérience*, avec des officiers comme les nôtres, tous possesseurs du brevet de *master*. De tels navires ne devraient pas être mis dans l'embarras par une loi sur la vitesse, dans n'importe quelle circonstance ; mais les navires inférieurs, moins maniables, moins bien conditionnés, commandés par des hommes comparativement inexpérimentés, deviennent un ennui s'ils essaient d'aller à toute vitesse par les temps de brume. Par suite, en théorie, il devrait y avoir une seconde *clause* imposant à ces navires non-seulement une vitesse modérée en temps de brume, mais les obligeant même à *stopper* et à *signaler* leur position. Ils sont dangereux pour eux-mêmes comme pour nous, s'ils essaient de se mouvoir en temps de brume, et quelques-uns sont eux-mêmes imbus de ce fait et stoppent. »

Le lecteur voit qu'il existe dans cette question deux intérêts en cause. Le premier a des défenseurs puissants, toujours présents et sur la brèche. Ils parlent au nom du progrès et de la rapidité des transactions. L'opinion publique s'y laisse prendre. Le second intérêt est toujours sacrifié. Les victimes ont disparu. Elles ne peuvent élever la voix et plaider leur cause. Cependant le mal est arrivé à son apogée. Ne faut-il pas un

remède à cette situation devenue intolérable ? N'existe-t-il pas un point de conciliation ? Ne peut-on pas donner satisfaction aux intérêts commerciaux et réduire, dans une large proportion, les sinistres des abordages ? L'étude que nous venons de faire nous permet de proposer une solution. Nous la soumettons à nos lecteurs. Ils jugeront en dernier ressort.

V

Si les routes maritimes peuvent être nettement définies, pourquoi ne les tracerait-on pas sur les cartes ? Pourquoi n'arriverait-on pas à se mettre d'accord sur leur itinéraire ? Ce tracé n'occasionnera ni dépenses ni difficultés matérielles d'aucune sorte. Si ces routes présentent de sérieux avantages aux navigateurs et au public qui voyage aujourd'hui sur mer autant que sur terre, pourquoi ne seraient-elles pas admises ? Si la sécurité générale doit en recueillir les bienfaits, pourquoi ne les établirait-on pas ? Nous cherchons vainement les inconvénients. Pourquoi donc seraient-elles repoussées par les marins?

Tout le monde demande à aller vite. On pourra le faire, avec moins de danger, en toutes circonstances, si la voie des bâtiments qui vont dans un sens, est séparée de celle des navires qui font une route diamétralement opposée. Il est rationnel, sur mer comme sur les chemins de fer, de séparer les mobiles les plus dangereux des autres mobiles d'échantillon plus faible et de marche plus lente. Tout le monde gagnera à cette délimitation prévoyante.

Les navires à voiles, connaissant les zones dangereuses, prendront leurs précautions avant de traverser la voie maritime. Les plus timorés s'arrangeront pour

la franchir de jour. Tous redoubleront de surveillance et feront diligence. Les bâtiments à voiles agiront, en un mot, comme le font les voitures, les personnes et les enfants, qui, à chaque passage à niveau, traversent les voies ferrées pour reprendre les routes terrestres. La comparaison n'est-elle pas la même?

Les paquebots, à leur tour, pourront se livrer à leur débordement de vitesse, comme le font les locomotives, dans le domaine qui leur est assigné. Le tracé des routes sur les cartes représentera réellement les barrières de nos chemins de fer. Si on les franchit mal à propos, on va au devant du danger. La Compagnie n'est pas responsable. Il en sera de même sur l'océan. Les routes de la carte signaleront aux *faibles* navires et de petite marche les passages dangereux. Ce sera à eux de choisir leur moment, de prendre leurs précautions et de traverser à leurs risques et périls. Chacun obtiendra ce qu'il peut désirer : les bâtiments à voiles se retrouveront dans les conditions de navigation d'autrefois. Les paquebots pourront sans inconvénient, comme le demande l'amiral Ryder, avoir le privilège de l'*océan libre*. Dans les *eaux resserrées*, la vitesse *modérée* de l'article 13, pendant les temps de brouillard, de brume ou de neige, pourra être déterminée et fixée à un chiffre beaucoup plus élevé (10 nœuds par exemple). Tout le monde paraît d'accord sur ce point. Il est nécessaire de fixer le chiffre de la vitesse en temps de brume dans le réglement international, afin de proscrire le terme *élastique* de « vitesse modérée. » Même avec la double voie dans les *eaux resserrées*, surtout dans les *carrefours maritimes*, une allure limitée et déterminée serait raisonnable.

Mais, si une concession était indispensable à faire nous accorderions même aux paquebots le privilège entier de la vitesse, en toutes circonstances, en échange de routes définies, bien précises, assignées à leur

parcours. Le point capital est de signaler le danger, de substituer au *dispersement* qui est la cause du mal, un ordre méthodique et régulier. Sur terre, les sinuosités et la nature du sol et les frais de la construction s'opposent souvent à ce que les voies ferrées suivent la ligne droite. De même, sur la ligne de New-York, les paquebots pourront avoir un trajet un peu plus long que la ligne la plus courte. Où est le mal ? Deux circonstances de force majeure, sur la route de New-York imposent cette route maritime : les glaces et la sécurité générale. Pourquoi ne se soumettrait-on pas ?

Sur terre, les locomotives et wagons ne peuvent pas sortir de la route tracée par les rails. Les navires pourront, à leur gré, violer le règlement international qui leur tracera des routes maritimes. On pourra cependant, quand on le voudra bien, appliquer une sanction suffisante et faire respecter la volonté du législateur international. Quand l'opinion publique, révoltée, voulant apporter un remède efficace aux sinistres des abordages, trouvera que l'heure est venue d'imposer une voirie maritime, elle saura se faire obéir. Le jour où la responsabilité — comme le dit l'amiral Ryder — ne sera plus *lettre morte* ; quand les violateurs des règles seront responsables de leurs actes, — pécuniairement et correctionnellement — les paquebots suivront les routes tracées sur les cartes.

Le port de Granville, depuis quelques années, est très éprouvé par les collisions en mer. Chaque saison de pêche voit disparaitre corps et biens plusieurs de ses bâtiments. La catastrophe du *Georges et Jeanne* a frappé la population et l'impression subsistera longtemps. Ce navire fut coulé, à cinq heures du soir, par un paquebot qui traversait à toute vitesse le banc de Terre-Neuve avec une brume épaisse. Pendant la saison de pêche, ce banc est en réalité un champ de travail maritime. De même que, sur terre, les lois pro-

tègent les travailleurs, il est juste que le législateur international protège la vie des pêcheurs. Les routes ma ritimes seraient, sur la ligne de New-York la sécurité des pêcheurs du grand Banc. Ils connaitraient les limites de la zone dangereuse en dehors de laquelle ils pourraient se livrer en paix à leur rude métier.

VI

Ce que nous venons de dire montre combien la question des collisions en mer est à l'ordre du jour, à quel point elle agite l'opinion publique. Le monde commercial et maritime, le Parlement, l'Académie des sciences se sont émus. L'agitation s'est propagée partout. Seul, en France, le ministère de la marine est longtemps resté calme au milieu de ce mouvement. Dans sa réponse à la demande des pétitionnaires et au rapport du marquis de la Ferronnays, le ministre de la marine, M. Barbey, s'est exprimé en ces termes (25 juillet 1887) :

« *Les règles internationales appliquées actuellement paraissent dans l'esprit des autorités maritimes compétentes de France et d'Angleterre, suffire complètement aux besoins de la navigation.* »

« Je partage absolument cette manière de voir, et dit le ministre, j'estime que la fréquence des abordages doit être entièrement attribuée à une mauvaise interprétation des différents articles du règlement. *J'ai d'ailleurs l'intention, comme cela a été fait en Angleterre, d'inviter prochainement, par une circulaire, les navigateurs français à observer strictement les prescriptions qui y sont contenues.*

« Quant à la création de tribunaux maritimes inter-

nationaux, cette question est du ressort des ministres des affaires étrangères et de la justice, et je vous laisse le soin, si vous le jugez convenable, de transmettre les pétitions que vous m'avez adressées et que je vous renvoie, sous ce pli, à l'examen de M. Flourens et de M. Mazeau. »

Le Conseil d'amirauté, à l'unanimité, avait donné son approbation. L'honorable M. Barbey ne le savait sans doute pas. Comme le dit fort à propos le chef du Bureau des instructions nautiques, dans son livre des *Collisions en mer*, « le département de la marine a opposé un *silence obstiné* aux sollicitations qui lui ont été adressées, de prendre en mains cette cause importante. » Aussi le ministre ne mentionne pas, bien entendu, d'où venaient ses sollicitations. Il aurait certes pu dire qu'elles émanaient des Chambres du Havre, Rouen, Nantes, Saint-Nazaire, Bayonne, La Rochelle, Dunkerque, etc, etc, Paris, capitale de la nation. On doit se demander comment et pourquoi le ministère, « toujours soucieux des intérêts de la navigation », reste sourd aux vœux et aux demandes les plus pressantes des grandes Chambres de commerce des ports ?

Le lecteur constatera cependant un progrès. Il est bon de l'enregistrer. Le livre des *Collisions en mer* du bureau des instructions nautiques est un *indice* de cette situation. C'est une défense *officieuse* contre « ceux qui taxent le Gouvernement d'incurie et de négligence et qui n'ont pas entrevu tous les éléments qui constituent la question. » L'aveu existe. Quoi qu'il en soit, le ministère a bien fait de faire entendre sa voix. Il ne pouvait plus garder le silence au milieu d'une agitation qui avait franchi le seuil de l'Institut. On a nommé alors une commission présidée par le vice-amiral Amet. Elle s'est occupée des moyens de prévenir les collisions en mer par le perfectionnement des instruments phoniques. L'auteur des *Collisions en*

mer a pu ainsi consacrer 157 pages à cette partie de son livre. Le *Cosmos*, du 5 mai, dit à ce sujet, que cette partie technique « est peu avancée et bien en retard, si l'on considère les vitesses toujours croissantes des navires. »

Le ministère de la marine a décliné toute attache officielle avec le livre dont nous parlons. Cependant la dernière page du premier volume indique au moins une très grande bienveillance. Elle se traduit dans le passage où le chef du service des Instructions nautiques exprime (page 188) « ses respectueux remerciements aux deux derniers chefs d'état-major du ministre de la marine, qui, en obtenant du ministre l'autorisation de faire construire une partie des appareils nécessaires, nous ont mis en mesure de poursuivre ces études, et qui ont ainsi témoigné de l'intérêt qu'ils y attachaient. »

On aurait sans doute bien fait d'accorder le même appui aux sollicitations de nos Chambres de commerce. Nous avons cité plus haut quelques passages de la lettre du président de la Chambre du Havre, adressée, en juin 1887, aux trois ministres des affaires étrangères, de la marine et du commerce. Elle n'eut —hélas— aucun succès. Le livre des *Collisions en mer* n'en parle même pas.

Le gouvernement des Etats-Unis, heureusement, a trouvé que les règles internationales actuelles ne suffisent pas complètement aux besoins de la navigation. Il a proposé aux autres puissances maritimes la convocation, à Washington, le 1er octobre 1888, d'une Conférence internationale, chargée d'étudier toutes ces questions « qui intéressent à un si haut degré la sécurité de la navigation. » Le programme de la Conférence a été publié. Avec le sens pratique qui distingue cette grande nation amie du progrès, le Parlement Américain a demandé la réunion d'une Conférence interna-

tionale maritime, et non pas d'une conférence de diplomates délégués. Des personnes techniques, seules, pourront arriver à résoudre le problème complexe que pose, de nos jours, la question des collisions en mer.

On obtiendra certainement un résultat pratique si la Conférence est permanente pendant plusieurs années ; si on lui donne une entière liberté d'action. Pourquoi ne ferait-on pas cette tentative ? pourquoi une entente internationale serait-elle déclarée irréalisable ? Nous différons d'opinion avec le Bureau des instructions nautiques ; nous ne croyons pas, comme lui (page 29) « qu'il ne reste qu'à attendre que de nouveaux sinistres résultent de l'insuffisance du règlement actuel, pour en amener enfin la révision désirable. » Notre confiance est autre. Les routes maritimes que nous venons de traiter se feront sûrement. Nous soumettrons respectueusement cette étude à la bienveillante attention de la Conférence de Washington.

DOCUMENTS

RELATIFS

A la Question des Collisions en Mer

ET A LA

Neutralisation des Bancs de Terre-Neuve

DOUZE DOSSIERS [1]

(1) Le numérotage est erroné. Le nº 4 manque.

PREMIER DOSSIER

Chambres de commerce françaises et étrangères

Dans notre seconde brochure (1886) intitulée *Réforme internationale du règlement des abordages* et *Création des tribunaux maritimes internationaux*, nous avons publié les résolutions des quatre Chambres de commerce de Paris, le Havre, Marseille et Bordeaux, ainsi que d'autres documents étrangers très importants.

L'action de ce livre sur le gouvernement a été absolument nulle. Nous n'avons même pas eu d'accusé de réception de l'envoi de nos brochures.

Nous avons fait alors deux campagnes de conférences dans les ports, sur tout le littoral, depuis Bayonne jusqu'à Dunkerque.

Le but était de recueillir les adhésions des intéressés à la réforme.

Le succès a été complet en 1886 et 1887.

A partir de la quatrième conférence de Saint-Nazaire, le patronage des Chambres de commerce et Sociétés de géographie nous a été accordé partout. Les présidents de ces corporations ont présidé les réunions publiques.

Les délibérations et résolutions des assemblées se sont substituées au pétitionnement devenu bientôt impossible à cause des nombreux auditoires de plu-

sieurs centaines de personnes et dépassant mille à Bordeaux. En parcourant ce dossier, le lecteur constatera son importance.

Les deux lettres de la Chambre de commerce du Havre parlent des démarches faites auprès du gouvernement français par cette Chambre, pour le prier de se mettre à la tête de la réforme.

Il y est fait mention également du vœu émis par le Congrès d'Anvers auprès de tous les gouvernements.

Nous appelons l'attention sur les résolutions des Chambres de commerce étrangères, de Lisbonne et de Glasgow.

CHAMBRE DE COMMERCE DE SAINT-NAZAIRE

Séance du Jeudi 30 Septembre 1886.

M. le Président rappelle à ses collègues la conférence sur les collisions en mer faite récemment à Saint-Nazaire, par M. le commandant Riondel. Il fait en quelques mots l'historique de la question et invite la Chambre à formuler son opinion.

La Chambre, après examen et délibération, émet à l'unanimité l'avis que dans une question qui intéresse à un si haut point l'humanité et la sécurité des relations commerciales dans le monde entier, le rôle de la France lui impose, comme un devoir, l'initiative des réformes unanimeent réclamées.

Pour extrait conforme.

Saint-Nazaire, le 2 octobre 1886.

Le Secrétaire de la Chambre,

Signé : BABIN.

CHAMBRE DE COMMERCE DE NANTES

Nantes, le 16 octobre 1886.

Monsieur,

J'ai communiqué à mes collègues, au cours de notre dernière réunion, la lettre que vous m'avez adressée le 12 octobre courant, dans le but de provoquer une délibération de la Chambre de commerce de Nantes sur les questions de réforme de la législation internationale et de création de tribunaux internationaux en matière de litiges maritimes. J'ai également mis sous les yeux de mes collègues les lettres et documents que vous avez bien voulu m'adresser précédemment sur ce sujet.

J'ai l'honneur de vous faire connaître, Monsieur, que la Chambre de commerce de Nantes n'hésite pas à donner son approbation à l'idée par vous émise en faveur de la création de tribunaux maritimes internationaux chargés de prononcer sur les conflits qui se produisent entre navires de nationalités différentes. Nous croyons comme vous que l'institution de ces tribunaux rendrait de grands services au commerce : elle offrirait, si elle était composée d'après les vues dont vous vous êtes inspiré, toutes garanties d'impartialité et de prompte justice ; elle mettrait fin aux difficultés qui naissent aujourd'hui des questions de compétence dont la solution entraine souvent des délais excessifs, et elle aurait aussi pour résultat d'assurer l'exécution des jugements.

La réunion d'une commission internationale proposée par vous dans le but d'élaborer une révision de la loi du 4 novembre 1879, serait d'une utilité évidente ; elle serait la préface obligée de l'institution des tribunaux internationaux.

Nous souhaitons, Monsieur, que les influences dont vous pouvez disposer auprès du gouvernement et au sein du Parlement déterminent la France à prendre auprès des seize puissances adhérentes à la loi de 1879 l'initiative d'une proposition de révision et d'amélioration de cet acte international.

Pour le Président de la Chambre de Commerce,

Signé : RIVRON.

CHAMBRE DE COMMERCE DE GRANVILLE

La Chambre de commerce de Granville a approuvé la résolution suivante, adoptée à l'unanimité par la réunion publique tenue dans cette ville, le 27 novembre 1886, après la conférence de M. le commandant Riondel.

Le projet de résolution a été présenté à l'assemblée par M. Fossé, vice-président de la Chambre de commerce.

Résolution.

Les soussignés après avoir assisté à la conférence faite, à Granville, par M. le capitaine de frégate Riondel, donnent leur approbation la plus complète aux idées émises par le conférencier sur la législation internationale, sur là création de tribunaux internationaux en matière de litiges maritimes, et sur la réglementation des règles à suivre par les paquebots transatlantiques, afin d'éviter les collisions sur les bancs de Terre-Neuve pendant la saison de la pêche.

De plus, ils prient la Chambre de commerce de Granville de transmettre leur résolution aux autorités compétentes.

La Chambre de commerce de Granville a fait publier en brochure le procès-verbal de la conférence. Elle avait fait au conférencier le grand honneur d'envoyer le vice-président et trois des membres pour le recevoir à la gare.

CHAMBRE DE COMMERCE DE CAEN.

Séance du 25 Janvier 1887.

La Conférence que M. le Commandant Riondel avait proposé à la Chambre de faire à Caen, sur *la question des collisions en mer et la création de tribunaux internationaux*, a eu lieu le 4 décembre, dans la salle de la Bourse.

L'honorable conférencier a expliqué comment, par suite des vitesses actuellement en usage dans la marine, et la tendance à l'augmenter encore, la loi internationale du 4

novembre 1879 avait aujourd'hui besoin d'être complétée, de manière à protéger efficacement la vie des personnes qui se livrent à la navigation et à diminuer le nombre des désastres maritimes qui font tant de victimes, et sont pour beaucoup de familles une cause de deuil et de misère.

Il a également fait ressortir l'utilité de la constitution de tribunaux maritimes internationaux, pour juger des contestations qui naissent naturellement de ces sinistres, et qui, par leur constitution, donneraient aux parties des garanties d'impartialité et d'indépendance en établissant l'uniformité de jurisprudence qui, en l'état, ne peut exister.

La Chambre croit devoir donner son approbation complète aux propositions développées par le Commandant Riondel, et prendre la délibération suivante :

La Chambre,

Considérant que la loi internationale du 4 novembre 1879 est reconnue aujourd'hui insuffisante, en présence du progrès de la navigation et des sinistres qui peuvent être la conséquence des grandes vitesses aujourd'hui acquises.

Considérant que les litiges qui peuvent naître des collisions en mer doivent être jugés par des tribunaux composés de manière à faire disparaitre toute présomption de partialité.

Par ces motifs,

Estime qu'il y a lieu de provoquer les mesures nécessaires à une entente commune, dans le but de modifier la loi internationale du 4 novembre 1879.

Ces modifications auront pour effet de rendre plus rares les collisions en mer, et de constituer des tribunaux internationaux pour juger les litiges qui peuvent en résulter.

En conséquence, elle donne son adhésion à la délibèration de la Chambre de Commerce de Paris, du 13 juillet 1885, et émet comme elle, le vœu que le Gouvernement français s'entende avec les Gouvernements étrangers pour résoudre une question internationale de si haut intérêt.

Deux expéditions de la présente délibération seront adressées à M. le Ministre du Commerce et à M. le Ministre des Affaires Etrangères.

L'ordre du jour étant épuisé la séance est levée à 3 heures.

Le Président de la Chambre,

Signé : David BEAUJOUR.

CHAMBRE DE COMMERCE DE CHERBOURG.

Séance du 29 Janvier 1887

Présidence de M. Léon MAUGER

M. le Président donne lecture des documents suivants :

. . . .

Lettre en date du 7 Décembre 1886, par laquelle M. le Commandant Albert Riondel, soumet à la Chambre dont il serait heureux de recueillir l'adhésion, un imprimé contenant les délibérations favorables prises par plusieurs Chambres de Commerce françaises et étrangères et par divers conseils municipaux au sujet de son projet comportant la réforme de la loi internationale du 4 novembre 1879 relative aux abordages et à la création de Tribunaux Maritimes internationaux.

Considérant que les idées émises par M. le Commandant Riondel, à la suite de longues et sérieuses études, semblent de nature à augmenter sensiblement la sécurité de la navigation.

La Chambre,

Tant au point de vue humanitaire que dans l'intérêt général de la Marine ;

Donne son adhésion unanime aux projets dont M. Riondel est l'auteur, en exprimant le vœu qu'ils soient pris en sérieuse considération par le Gouvernement français et les autres puissances Maritimes.

Le Président,

Signé : Léon MAUGER.

CHAMBRE DE COMMERCE DE BAYONNE

Séance du 1er Juin 1887.

Monsieur le Président donne lecture d'une lettre de M. leCommandant Riondel nous priant de vouloir bien appuyer le projet qu'il a développé dans une conférence qu'il

a donnée à Bayonne, le 22 Avril dernier, sur les collisions en mer et la création de Tribunaux Maritimes.

Après discussion, la Chambre considérant que les idées émises par le Commandant Riondel sont de nature à augmenter la sécurité de la navigation a pris *à l'unanimité* la délibération suivante :

Considérant, que la loi internationale du 4 Novembre 1879 est reconnue aujourd'hui insuffisante, en présence des progrès de la navigation et des sinistres qui peuvent être la conséquence des grandes vitesses aujourd'hui acquises ;

Considérant, que les litiges qui peuvent naitre des collisions en mer, doivent être jugés par des tribunaux composés de manière à faire disparaître toute présomption de partialité.

Par ces motifs :

Estime qu'il y a lieu de provoquer les mesures nécessaires à une entente commune, dans le but de modifier la loi internationale du 4 Novembre 1879.

Ces modifications auront pour effet de rendre plus rares les collisions en mer, et de constituer des tribunaux internationaux pour juger les litiges qui peuvent en résulter.

En conséquence, elle donne son adhésion à la délibération de la Chambre de Commerce de Paris du 13 Juillet 1885 et émet, comme elle, le vœu que le Gouvernement français s'entende avec les Gouvernements étrangers pour résoudre une question internationale de si haut intérêt.

Pour ampliation,

Le Président,

Emile DÉTROYAT.

CHAMBRE DE COMMERCE DE ROCHEFORT

. . . .

A la suite de la conférence faite par M. le commandant Riondel sur les collisions en mer.

La Chambre,

Désireuse de s'associer à une question de si haut intérêt :

Vu la délibération de la Chambre de commerce de Bordeaux adoptée;

Considérant qu'en raison des grandes vitesses acquises aujourd'hui il y a lieu de prévenir les sinistres;

Emet un vœu favorable pour adopter la proposition de révision de réglements, faite par M. le commandant Riondel, pour déterminer une entente internationale dans le but d'amoindrir les sinistres maritimes en accordant aux navires des moyens efficaces pour qu'ils puissent s'apercevoir à de grandes distances.

Demande, en outre, qu'une étude soit faite dans le but de créer des tribunaux internationaux pour juger les litiges maritimes résultant des abordages en mer.

Certifié conforme.

Le Président,

Signé : E. LE SUEUR.

CHAMBRE DE COMMERCE DE LA ROCHELLE

La Rochelle, 12 mai 1887.

La Chambre,

Justement émue de la fréquence des abordages en mer et des conséquences fatales de ces collisions, qui entraînent la perte d'un grand nombre d'existences humaines et la destruction de la propriété maritime ;

Estimant que la cause de ces sinistres provient de ce que les règles de la navigation et l'éclairage des navires ne sont plus en rapport avec l'augmentation considérable de vitesse donnée aux bâtiments modernes, ni avec l'accroissement du nombre des bâtiments à vapeur naviguant ;

Considérant que la jurisprudence maritime varie avec les codes et les usages des diverses nations et que les hasards seuls de la navigation conduisent les acteurs d'un abordage devant des tribunaux dont une des parties, tout au moins, peut avoir intérêt à rechercher ou à éviter la compétence ;

Considérant que ce n'est que par un accord avec les

puissances maritimes que des inconvénients si graves peuvent être évités ou atténués ;

Emet le vœu :

Que le ministre du commerce et de l'industrie, après entente avec les autres ministres compétents, prenne l'initiative de conférences internationales avec les représentants des seize puissances maritimes qui ont adhéré au règlement sur les moyens de prévenir les abordages, approuvé par décret du 4 novembre 1879, du Président de la République Française et remplacé par celui du 1er septembre 1884.

Ces conférences devant avoir pour objet :

1° La révision des règlements ayant pour but de prévenir les collisions en mer ;

2° La rédaction d'un code maritime uniforme au moins en ce qui concerne les questions se rattachant aux abordages ;

3° L'établissement de tribunaux maritimes internationaux chargés de juger les contestations ayant pour cause les collisions en mer entre navires de nationalités différentes, tribunaux qui seraient composés à la fois de juges de la nationalité de chaque partie et de juges étrangers à l'une et à l'autre, pour départager au besoin les premiers.

Le Président,

Signé : MOREL.

CHAMBRE DE COMMERCE DE CALAIS

Calais, le 10 juin 1887.

Monsieur le commandant,

Comme suite à la conférence que vous avez bien voulu faire à Calais sur les collisions en mer et les moyens de les éviter, la Chambre de commerce de Calais a donné sa complète adhésion à la cause que vous soutenez, et comme sanction elle a émis le vœu que les réformes ou améliorations réclamées par vous à cette fin soient prises en considération par les pouvoirs publics.

Copie de cette résolution que je vous remets sous ce pli, a été adressée à M. le ministre du commerce et de l'industrie, à M. le ministre de la marine, et selon vos instructions à M. le marquis de la Ferronnays, député.

Le Président de la Chambre de Commerce de Calais,

Signé : E. FOURNIER.

(*Séance du 3 juin 1887*)

M. le Président rend compte à la Chambre de l'intéressante conférence faite à Calais, sous son patronage, par le commandant Riondel, le 18 mai dernier, sur les moyens de prévenir les collisions en mer; il donne ensuite lecture de divers documents se rattachant à cette question, et de plusieurs délibérations prises par des Chambres de commerce et des conseils municipaux, notamment par les Chambres de commerce de Cherbourg, la Rochelle, Bayonne et Bordeaux.

Après avoir entendu les observations de son Président, et la lecture de ces divers documents;

La Chambre de commerce délibère, à l'unanimité, donne son adhésion complète aux idées développées par M. le commandant Riondel, dans la conférence qu'il a faite à Calais, le 18 mai 1887 et émet le vœu que le gouvernement français prenne avec les autres puissances maritimes, les mesures les plus urgentes et les plus efficaces pour prévenir les abordages maritimes, si fréquents depuis quelque temps, au moyen de la révision des réglements internationaux, de la rédaction d'un code maritime uniforme, et de l'établissement de tribunaux maritimes internationaux.

La Chambre décide que copies de la présente délibération seront adressées à MM. les ministres du commerce et de l'industrie, de la marine et des colonies, et à M. le commandant Riondel

Elle décide, en outre, que les frais de cette conférence s'élevant à   seront supportés par elle.

Pour copie conforme.

Le Président de la Chambre de Commerce de Calais,

Signe : E. FOURNIER.

CHAMBRE DE COMMERCE DE DUNKERQUE

Séance du Vendredi 17 Juin 1887

M. le Président fait connaître que la conférence de M. le commandant Riondel sur les collisions en mer a eu lieu le 20 mai dernier, ainsi qu'il avait été annoncé sous le patronage de notre Compagnie et de la Société de géographie de Dunkerque.

Le conférencier a développé successivement trois points concernant : *les règles internationales à suivre pour prévenir les collisions, l'éclairage des navires et la création de tribunaux maritimes internationaux.*

Parmi les règles proposées, la principale consisterait à imposer à tout navire isolé l'obligation de modifier sa route s'il venait à rencontrer des navires voyageant en groupe, tels qu'un remorqueur et un remorqué, toutes les fois que les directions se croiseraient de manière à entraîner des risques d'abordage.

En ce qui concerne l'éclairage des navires, il est notoire qu'il est devenu insuffisant et ne répond plus aux besoins de la navigation, étant donnée surtout la vitesse toujours croisante des bâtiments à vapeur ; il conviendrait donc d'augmenter la portée des feux afin de les rendre visibles à de plus grandes distances et d'imposer en outre aux navires de fort tonnage et de marche rapide l'éclairage électrique.

Quant aux tribunaux maritimes internationaux, leur création serait appelée à rendre les plus grands services et mettrait fin aux difficultés résultant du régime adopté jusqu'ici. C'est ainsi qu'en matière d'abordage, les juges appelés à se prononcer sont ceux du pays où relâche le navire abordeur. Or, les codes maritimes des diverses nations n'étant pas identiques, des jugements différents peuvent être rendus pour un fait analogue suivant la nationalité des juges qui en connaissent. Il y a là évidemment une situation anormale qu'il importe de modifier. La création des tribunaux internationaux devant lesquels seraient portés les litiges maritimes, en tranchant tout d'abord la question de compétence donnerait sur ce point aux intéressés toutes les garanties que la justice doit leur offrir ; elle aurait ensuite pour conséquence d'amener tôt ou tard la réforme des codes maritimes dans le sens de l'uniformité,

et c'est là un but auquel on doit tendre dans l'intérêt de la Marine.

Dans ces conditions, M. le Président propose à la Chambre d'appuyer auprès du gouvernement les vœux formulés par M. le commandant Riondel.

La Chambre, consultée, adopte cette proposition.

Le Président,

Signé : A. PETIT.

CHAMBRE DE COMMERCE D'ABBEVILLE

Séance du 27 juin 1887

La Chambre de commerce d'Abbeville :

Considérant qu'il y a lieu de se préoccuper sérieusement de la fréquence des abordages en mer dont l'opinion publique s'est si vivement émue en ces derniers temps, et des conséquences de ces terribles collisions qui font tant de victimes et entraînent la destruction de la propriété maritime:

Considérant que les lois et règlements sur la navigation et l'éclairage des navires ne sont plus en rapport avec l'augmentation considérable de vitesse donnée actuellement aux bâtiments à vapeur;

Après avoir entendu les explications fournies par M. le commandant Riondel dans la conférence par lui faite à Abbeville;

Partageant à cet égard les idées émises par la Chambre de commerce de la Rochelle et par les motifs qu'elle a énoncés ;

Emet le vœu :

Que le gouvernement s'associe à l'œuvre philanthropique entreprise par M. le commandant Riondel, en prenant l'initiative des conférences internationales avec les puissances maritimes à l'effet ;

1° D'imposer aux grands navires à vapeur l'obligation de se tenir dans des routes différentes suivant qu'ils se dirigent dans un sens ou dans l'autre ;

2° De limiter la vitesse de ces navires dans les parages dangereux ;

3° De perfectionner les signaux et d'en augmenter la puissance ;

4° De constituer enfin des tribunaux maritimes internationaux pour juger les litiges entre navires de nationalités différentes.

Le Président de la Chambre de commerce d'Abbeville,

Signé : A. MONCHAUX.

CHAMBRE DE COMMERCE DE DIEPPE

Séance du 8 Juin 1887

. . . .
. . . .

La Chambre de commerce de Dieppe après avoir entendu en conférence publique M. le commandant Riondel traiter de la question des abordages en mer;

Considérant que ces abordages deviennent de plus en plus fréquents, d'une importance toujours croissante, vu les progrès de la vitesse pour laquelle le génie de l'homme semble ne s'être fixé aucune limite, tandis que l'éclairage des bâtiments reste stationnaire et très imparfait ;

Considérant que les codes maritimes des diverses nations étant différents entre eux, par suite, les conséquences de juridiction dissemblables, il en résulte un aléa absolu dans les jugements des causes maritimes suivant les pays ou que les hasards de la navigation conduisent les victimes d'un abordage ;

Considérant qu'il y a dans cette question un devoir général d'humanité qui s'impose;

Emet le vœu :

Qu'une nouvelle conférence internationale ait lieu entre les seize puissances maritimes qui ont adhéré au règlement

de navigation approuvé par le décret du 4 novembre 1879 dans le but :

1° D'étudier les moyens de prévenir les collisions en mer, soit par le perfectionnement des feux, par des routes à tracer dans certaines mers, ou par toute autre mesure.

2° D'établir une législation uniforme.

3° D'étudier la création de tribunaux maritimes internationaux pour juger des contestations entre navires de nationalités différentes, tribunaux qui seraient composés de juges de la nationalité de chacune des parties et de juges étrangers s'il y avait lieu de les départager.

Le Président,

Signé : POURPOINT.

CHAMBRE DE COMMERCE DE ROUEN

Séance du 9 Juin 1887

Délibération

La Chambre de commerce de Rouen,

Après avoir assisté à la conférence faite à Rouen, le 8 juin, par M. Riondel, sur les moyens d'éviter les collisions en mer.

Emet le vœu que cette question, essentiellement humanitaire, soit examinée par les pouvoirs publics avec tout l'intérêt que lui donne la multiplicité toujours plus grande des abordages maritimes.

Pour extrait conforme,

Rouen, le 8 Novembre 1887.

Le 1er Président,

E. DUCHEMIN.

CHAMBRE DE COMMERCE DE CETTE

Cette, le 25 novembre 1887.

A Monsieur Riondel, capitaine de frégate, en retraite, à Cherbourg.

J'ai l'honneur de vous informer que la Chambre de commerce de Cette, qui suivait, depuis longtemps, avec une très vive attention l'intéressante question qui a motivé de votre part l'étude d'un projet de réformes tendant, d'abord à diminuer les chances d'abordage des navires en mer, et ensuite à faire régler tous différends pouvant en résulter par des tribunaux internationaux, avait déja donné à ce projet sa plus complète approbation.

En effet, par une lettre écrite à M. le commissaire général de la marine à Marseille, lettre qui devait être transmise à M. le ministre, amiral Aube, au sujet de la publicité à donner aux jugements rendus par la commission des naufrages, la Chambre avait de son initiative privée nettement formulé le vœu de voir adopter et appliquer au plus tôt l'ensemble des mesures que vous proposez.

Aujourd'hui vous la trouvez encore peut-être plus disposée à renouveler ce vœu, car en définitive elle reconnait que les cinq propositions qui constituent l'objet de la pétition 666, adressée au Parlement, réalisées et rendues pratiques suffiront pour corriger et améliorer, dans la limite du possible, un état de choses qui, s'il venait à s'aggraver, ce qui est probable étant données les exigences actuelles de la navigation, ne tendrait à rien moins qu'à la rendre presque impossible.

Veuillez agréer, Monsieur, l'assurance de ma considération la plus distinguée.

Le Président de la Chambre,

Signé : RIEUNIER.

P. S. — Vous trouverez, ci-incluse, copie de la lettre précitée.

Cette, le 27 juillet 1887.

Monsieur le commissaire général,

La Chambre de commerce de Cette estime en effet qu'il ne faut répudier aucune mesure capable d'assurer davantage la sécurité de la navigation et dans cet ordre d'idées, elle prend la liberté de recommander à la très haute sollicitude de M. le ministre de la marine l'adoption et l'application des diverses mesures préventives qui ont été exposées par leur auteur, M. le commandant Riondel, dans une des dernières séances de l'Académie des Sciences et qui ont pour but de rendre moins fréquentes les collisions en mer.

Daignez agréer, etc.

Pour le Président,

Certifié conforme.

Le Secrétaire,

Signé : VIVARÉS.

CHAMBRE DE COMMERCE DE LORIENT

Séance du mardi 17 janvier 1888

CONFÉRENCE DE M. LE COMMANDANT RIONDEL.

La Chambre de commerce de Lorient, après avoir entendu les propositions faites par M. le commandant Riondel dans le but d'amoindrir les sinistres maritimes, s'associe aux Chambres de commerce de Bordeaux, Rochefort, Dun-

kerque, Le Havre, etc., pour demander la révision du réglement et déterminer une entente internationale.

La Chambre demande, en outre, qu'une étude soit faite en vue de créer des tribunaux internationaux pour juger les litiges maritimes résultant des abordages en mer.

Elle décide que la présente délibération sera adressée à MM. les ministres du commerce, de la marine et des Affaires Etrangères.

Le Président de la Chambre de Commerce,

Signé : E. CHARLES.

CHAMBRE DE COMMERCE DE SAINT-MALO

Extrait de la délibération de la Chambre de Commerce de Saint-Malo, du 5 Mars 1888.

Le Président dit que M. le commandant Riondel, a fait dans la salle des audiences du tribunal de commerce, une conférence sur les collisions en mer et les moyens de les prévenir. Ces moyens sont :

Déterminer et imposer une voie d'aller et une de retour pour toutes les lignes de paquebots.

Fixer la vitesse maxima des navires en temps de brume et dans toute circonstance où une grande vitesse peut devenir un danger pour la sécurité de la navigation.

Modifier les feux actuellement en usage, (*rouge et vert*) augmenter leur puissance et rendre obligatoire le port d'un feu permanent à l'arrière.

Etablir des tribunaux maritimes internationaux pour juger les litiges en cas de collisions et composer des tribunaux par portions égales de juges de la même nationalité que les intéressés, et en plus, d'un juge d'une nationalité étrangère.

En terminant, M. le commandant Riondel a sollicité l'adhésion de la Chambre de commerce aux moyens proposés par lui.

La Chambre de commerce de Saint-Malo est heureuse de s'associer à l'œuvre poursuivie par M. le commandant Riondel, pour arriver à diminuer le nombre des collisions en mer, et elle appuiera avec énergie les mesures propres à y arriver.

Pour copie conforme.

Le Vice-Président,

Signé : François LENORMAND.

CHAMBRE DE COMMERCE DU HAVRE

Havre, le 24 juillet 1886.

Monsieur le commandant,

Vous avez adressé à la Chambre de commerce du Havre, pour avoir son appui, un exemplaire de la pétition que vous avez fait parvenir au Parlement, en vue d'obtenir une modification à la loi internationale sur les collisions en mer et la création de tribunaux internationaux.

Les deux questions traitées dans cette pétition ont dejà été examinées par la Chambre de commerce. et, à différentes reprises, notamment le 18 juin 1885, elle a eu l'honneur de vous faire part de ses appréciations.

Elle estime qu'en matière de règlements sur les abordages, il convient de ne toucher qu'avec la plus grande circonspection aux dispositions sanctionnées par la pratique. Elle reconnait, cependant, d'accord avec vous, qu'il y aurait utilité d'insérer dans les règlements, une prescription nouvelle, d'après laquelle un navire isolé, libre de ses mouvements, devrait se déranger lorsqu'il fait route, de manière à se rencontrer avec un groupe de navires composé d'un remorqueur et d'un ou plusieurs navires remorqués.

La Chambre de commerce croit devoir insister sur les mots *libre de ses mouvements*, parcequ'il ne faudrait pas, par exemple, que le voilier encalminé ou désemparé, ou

bien encore le vapeur qui ne serait pas sous pression, pût *ipso facto*, être déclaré responsable d'une collision qu'il n'aurait pu éviter.

Telle est, M. le commandant, l'opinion de la Chambre de commerce sur le premier point. Elle ne se dissimule pas qu'il faudra beaucoup de temps et beaucoup d'efforts pour arriver à un résultat, car une semblable mesure ne peut être efficace que lorsque les puissances maritimes, après s'être concertées entre elles seront tombées d'accord pour l'appliquer. Néanmoins l'idée lui paraît mériter d'être poursuivie.

Sur le second point : la création de tribunaux internationaux pour juger des cas d'abordage, entre navires de nations différentes, la Chambre reste sous cette impression que la réalisation d'un pareil projet, si désirable qu'elle soit, est peu praticable. L'organisation des tribunaux serait déjà par elle-même une œuvre des plus délicates, et, en admettant qu'on parvienne à la mener à bonne fin, la solution serait loin d'être entière. Il faudrait, tout d'abord, établir un code international, régler la procédure, toutes questions encore plus complexes, et la Chambre avoue qu'elle n'entrevoit pas, quant à présent, la possibilité de la résoudre.

Le congrès d'Anvers qui les a examinées, a émis le vœu que les gouvernements se réunissent et s'entendent pour en faire l'étude. Vous-même vous en avez saisi le Parlement. Il ne nous semble pas qu'il y ait, jusqu'à ce qu'il y ait été statué sur votre pétition, autre chose à faire.

Veuillez agréer, etc.

Le Président de la Chambre de Commerce,

Signé : F. MALLET.

Hâvre, le 14 avril 1888.

A Monsieur le commandant Albert Riondel,
Cherbourg.

Monsieur le commandant,

J'ai l'honneur de vous accuser réception de votre lettre du 26 mars. La Chambre en a pris connaissance ainsi que

de la rédaction, dans la *Revue Maritime*, du projet de loi présenté à la Chambre des représentants des États-Unis par M. Belmont, pour la nomination d'une conférence internationale maritime, afin d'obtenir sur mer une plus grande sécurité.

Dès le 23 juin 1887, la Chambre de commerce du Hâvre a écrit à M. le ministre des affaires étrangères, pour demander la réunion d'une conférence internationale en vue de la révision du règlement sur les abordages, et je crois ne pouvoir mieux faire, pour vous renseigner sur l'accueil réservé par elle à l'idée dont vous poursuivez la réalisation, que de vous remettre ci-joint copie de sa lettre. Une demande semblable a été adressée à M. le ministre de la marine et à M. le ministre du commerce.

Recevez, Monsieur le commandant, l'assurance de ma considération la plus distinguée.

Le Président de la Chambre de Commerce,

Signé : F. MALLET.

Copie de la lettre adressée par la Chambre de commerce du Hâvre le 23 juin 1887, à M. le ministre des affaires étrangères.

Monsieur le Ministre,

L'accroissement des dimensions des navires et l'augmentation des vitesses, considérés à bon droit comme un progrès en matière de navigation, sont devenus en même temps, il faut bien le reconnaître, la cause de plus nombreux et de plus redoutables dangers. Chaque jour de nouveaux sinistres en fournissent la preuve. Au Hâvre même, le récent abordage du steamer la *Champage* avec la *Ville de Rio* ; celui survenu à peu près à la même heure et dans les mêmes parages entre la *Bretagne* et le *Tellus*, abordages qui ont causé la perte de deux navires avec leurs cargaisons, mis en péril un troisième ainsi que de nombreux équipages et près d'un millier de passagers, qui ont enfin occasionné la mort d un certain nombre de personnes, sont venus démontrer les risques, plus graves que jamais des transports maritimes.

Ils ont mis en évidence l'insuffisance des moyens de sauvetage, et plus particulièrement encore l'insuffisance

des moyens préventifs, surtout en temps de brume. Il est incontestable qu'à ce dernier point de vue ni les prescriptions réglementaires, ni les systèmes de signaux, phoniques ou lumineux, ne répondent aux exigences des marches plus rapides aujourd'hui pratiquées.

L'opinion publique se préoccupe beaucoup de cette situation, et de toutes parts l'on sent le besoin de recourir à l'adoption de mesures nouvelles donnant une plus grande sécurité.

Nous savons combien la question est complexe : aux problèmes techniques qu'elle fait naître, et dont la solution est très délicate, même pour les hommes spécialement compétents, s'ajoute, pour arriver à un résultat efficace, la nécessité d'une entente entre les nations maritimes. Seul par conséquent le gouvernement nous paraît en mesure de prendre l'initiative d'une réforme, et nous venons vous demander, M. le ministre, de vouloir bien provoquer la réunion d'un congrès international pour l'étude et l'élaboration d'un règlement répondant aux nécessités actuelles.

L'importance du but à atteindre au point de vue commercial comme au point de vue humanitaire, nous donne l'assurance que l'idée sera accueillie par vous avec bienveillance, et que, si lourde que soit la tâche, vous y consacrerez tous vos efforts.

Veuillez agréer, etc.

Le Président de la Chambre de Commerce,

Signé F. MALLET.

CHAMBRE DE COMMERCE DE BORDEAUX

Bordeaux, le 15 Mars 1888.

Le Président de la Chambre de commerce de Bordeaux, à M. le commandant Albert Riondel.

Monsieur le Commandant,

J'ai l'honneur de vous accuser réception de la lettre que vous avez bien voulu m'adresser en date du 23 février ; la

Chambre de commerce, à laquelle je l'ai communiquée, a pris connaissance avec intérêt des informations qu'elle contient touchant l'état de la question des collisions en mer ; elle s'en est entretenue avec la Société de géographie commerciale, ainsi que vous en manifestez le désir. Ces deux assemblées apprécient les avantages qu'assurerait la réalisation des idées dont vous êtes le promoteur ; elles forment des vœux pour leur adoption et leur mise en pratique mais ne pensent pas qu'il soit utile de faire faire actuellement une nouvelle conférence à Bordeaux sur ce sujet.

Veuillez agréer, etc.

Le Président,

Signé : Hubert PROM.

CHAMBRE DE COMMERCE DE LISBONNE

Lisbonne, le 24 novembre 1886.

Monsieur le commandant Riondel, à Cherbourg.

Cette association a eu l'honneur de recevoir votre lettre du 25 août dernier, ainsi que votre très intéressante brochure sur des questions maritimes internationales. Daignez recevoir nos sincères remerciements.

Toute l'attention que le sujet ne pouvait manquer de nous imposer, a été par nous consacrée à l'étude de votre excellent travail, qui, nous en sommes convaincus, doit produire des fruits très importants, et tellement, que sur cette matière nous avons résolu de pétitionner par devant notre gouvernement, afin qu'il veuille s'en occuper et s'entendre avec les gouvernements des autres pays pour l'adoption de vos propositions, s'il le tient pour convenable.

Dans ces idées, cette association, le 22 courant, adressa au Roi sa pétition, dont ci-joint je vous remets une traduction :

Agréez, Monsieur, je vous prie, l'assurance des sentiments les plus distingués de tous les membres de cette Association.

Signé :

Le Secrétaire,

Traduction

Sire,

L'Association commerciale de Lisbonne a reçu de M. Albert Riondel, de Cherbourg, un opuscule contenant une pétition adressée au Parlement français sur la réforme de la loi internationale du 4 novembre 1879, concernant les collisions en mer, et sur la création de tribunaux maritimes internationaux.

Ayant prêté à ce sujet toute l'attention que sa haute importance exigeait, et voyant que, le 27 juillet 1885, le ministre de Portugal à Paris, déclarait qu'il allait envoyer à l'illustre gouvernement de Votre Majesté les documents relatifs aux propositions de M. Riondel. Cette Association a résolu de venir représenter par devant Votre Majesté, afin que votre savant gouvernement s'entende avec les gouvernements des pays étrangers dans le but de réformer la loi internationale du 4 novembre 1879, en harmonie avec tout ce qu'il puisse trouver de convenable ou d'utile dans la proposition sus-mentionnée de M. Riondel, ainsi que dans le dessein de la création de tribunaux maritimes internationaux, ou mieux encore, que les meilleurs efforts soient employés pour l'adoption d'un même code maritime par toutes les nations, ce que cette Association considère d'un incontestable avantage pour le commerce en général.

L'Association commerciale, convaincue de l'utilité des sujets qui donnent cause à cette pétition, ose espérer qu'ils mériteront l'examen et l'étude de l'éclairé gouvernement de Votre Majesté.

Lisbonne, le 4 décembre 1886.

Monsieur le commandant,

Juste au moment où M. le ministre des affaires étrangères nous faisait donner communication de sa dépêche à notre pétition concernant les questions maritimes internationales, quand nous nous proposions à vous en remettre la traduction comme suite à la lettre que nous avons eu l'honneur de vous adresser le 24 novembre écoulé, nous nous sommes trouvés en possession de votre nouvelle faveur du 29.

Aux aimables expressions que vous nous prodiguez nous n'avons qu'à vous témoigner de nouveau nos remerciements, avec l'assurance de nos vœux les plus sincères pour le succès des louables efforts que vous déployez en faveur d'une cause aussi sympathique qu'intéressante pour les nations maritimes.

Vous verrez, par la déclaration de notre ministre, que le gouvernement portugais embrasserait volontiers l'idée d'une entente internationale ayant pour but de prévenir autant que possible les collisions en mer, et même l'adoption d'un code maritime commun à toutes les nations, pourvu que les grandes puissances maritimes se mettent préalablement d'accord et l'invitent à y adhérer.

Nous regrettons que des motifs particuliers vous empêchent de comprendre le Portugal dans le cercle de vos tournées. Nous serions assez charmés de l'honneur de votre visite et d'assister à l'une de vos savantes conférences.

Veuillez agréer, Monsieur, l'assurance des sentiments les plus distingués de tous les membres de cette Association.

Le Secrétaire,

Signé :

Traduction

Les gouvernements ayant l'habitude de prendre en considération les propositions ou avis particuliers, quand il s'agit d'établir ou d'altérer les règlements internationaux dans le but d'éviter les collisions en mer, le travail de M. Riondel ne manquera pas de recevoir leur attention. Le gouvernement de sa Majesté Très-Fidèle, toutefois, malgré l'importance qu'ajoute à ce travail la recommandation de l'Association commerciale, entend ne pas devoir devancer les puissances maritimes d'un rang supérieur et qui ont pris l'initiative dans l'établissement et dans la modification de ces règlements, en proposant la substitution des règlements actuels par ceux indiqués par M. Riondel, ou par d'autres quelconques, soit dans le tout, soit en partie.

Tout en se conformant avec les idées de l'Association commerciale sur le bénéfice qui résulterait de l'adoption d'un code maritime unique et international, le gouvernement suivra à cet égard la même résolution.

Palais, 29 novembre 1886.

Signé : BARROS GOMES.

CHAMBRE DE COMMERCE DE GLASGOW

10 Mai 1886.

Les directeurs ont examiné un mémoire de M. Albert Riondel relatif aux tribunaux internationaux devant juger les questions qui proviennent des collisions en mer.

Les directeurs expriment l'importance du sujet traité dans la brochure de M. Riondel. Ils apprécient l'importance du projet et le but de ce qui s'y trouve exposé. Toutefois, ils ne peuvent acquiescer à quelques détails.

CHAMBRES DE COMMERCE DIVERSES

Nous avons soumis également la question à l'appréciation de la Chambre de Lyon.

id.	id.	d'Edimbourg.
id.	id.	de Londres.
id.	id.	de Liverpool.
id.	id.	de Rome.
id.	id.	de Berlin.
id.	id.	de Bruxelles.

DEUXIÈME DOSSIER

Sociétés de Géographie Commerciale

Dans nos deux tournées de conférences, nous avons rencontré sur notre chemin les Sociétés de géographie commerciale des villes de Saint-Nazaire, Bordeaux, Rochefort, La Rochelle, Dunkerque et Rouen. Ces Sociétés ont accordé leur patronage aux conférences. Elles ont pris les résolutions que nous publions ci-après.

Nous attirons l'attention du lecteur sur les deux délibérations des Sociétés de Rochefort et Bordeaux inscrites dans le même procès-verbal.

Le président de la Société de Rochefort est un contre-amiral. Le président de la Société de Bordeaux est un officier très distingué, président du syndicat des capitaines au long-cours de ce port de commerce. Le document puise, dans ce rapprochement des deux villes, une valeur de circonstance.

Les deux délibérations forment pour ainsi dire l'union et l'uniformité de pensée des deux marines de guerre et du commerce.

SOCIÉTÉ DE GÉOGRAPHIE DE ROCHEFORT

Rochefort, le 24 juin 1887.

(Séance du 24 Juin 1887)
Présidence de M. l'Amiral JUIN.

Les membres de la Société de géographie de Rochefort donnent leur plus complète et absolue adhésion à la délibération, ci-dessous, prise par la Société commerciale de géographie de Bordeaux, au sujet des propositions du commandant Riondel sur *les collisions à la mer*. Tous seraient heureux de voir la Chambre législative des députés prendre en grande considération, les résolutions qui sont la conséquence de cette délibération et dont la mise en pratique serait extrêmement utile aux intérêts de la navigation et à la cause de l'humanité.

Délibéré à Rochefort, le 24 Juin 1887.

Pour copie conforme,
Le Président,
Signé : A. JUIN.

Le Secrétaire général,
Signé : D. BOURRU.

GROUPE GÉOGRAPHIQUE DU S.-O.

(Séance générale du lundi 6 juin 1887)
Présidence de M. LANNELUC, Vice-President.

Extrait du procès-verbal

La Société de géographie commerciale de Bordeaux...

A la suite des explications qui lui ont été fournies par M. le commandant Riondel, capitaine de frégate en retraite, dans une conférence sur *les collisions à la mer et les moyens de les prévenir*.

Prend les résolutions suivantes ;

Considérant,

Que le nombre des bâtiments à vapeur, leurs dimensions et leurs vitesses vont chaque jour en augmentant.

Que, par suite, les risques d'abordage deviennent chaque jour plus fréquents et leurs conséquences plus désastreuses.

Que la loi internationale du 4 novembre 1879 n'est plus en rapport avec les exigences actuelles de la navigation.

Considérant, en outre, au point de vue humanitaire,

Que le nombre des marins et passagers s'accroît considérablement et que les moyens de sauvetage, en cas de sinistres, sont absolument insuffisants.

La Société de géographie commerciale de Bordeaux estime :

Que la proposition de révision des règlements internationaux faite par M. le commandant Riondel, doit être appuyée auprès des pouvoirs publics, pour arriver à une nouvelle entente internationale, munissant les navires de moyens plus énergiques et plus complets pour que, par les temps de brume et de nuit obscure, ils puissent s'apercevoir à grande distance, et demande aussi :

Qu'il soit créé des *tribunaux internationaux* en matière de litiges maritimes.

Et qu'une règlementation soit établie pour les routes à suivre par les paquebots dans les parages où les abordages sont le plus à craindre.

Délibéré à Bordeaux, le 6 Juin 1887.

Pour extrait conforme.

Le Président de la Société,

Signé : Marc MAUREL.

Le Secrétaire général,

Signé : D. MANÈS.

La présente délibération lue en séance mensuelle à la Société de géographie de Rochefort le 24 juin 1887 a été approuvée et adoptée par les membres présents.

Rochefort, 24 juin 1887.

Pour copie conforme,

Le Président.

Signé : A. JUIN.

Le Secrétaire général,

Signé : D. BOURRU.

SOCIÉTÉ DE GÉOGRAPHIE DE BORDEAUX

(Séance générale de l'année 1886-1887)

Rapport de M. Manès, secrétaire général, sur les travaux de la Société durant l'exercice 1886-1887.

M. le capitaine de frégate Riondel, appelait sur les collisions en mer toute votre attention, et vous faisait partager ses vues sur la nécessité de créer des tribunaux internationaux maritimes. Cette dernière conférence, qui a provoqué des résolutions dont nous parlerons tout à l'heure, était patronnée à la fois par notre Société et la Chambre de commerce.

. . . .

Emu des conséquences désastreuses qu'ont aujourd'hui les collisions en mer, par suite de l'augmentation du nombre des bâtiments à vapeur et de l'accroissement de leurs dimensions et de leur vitesse, notre Bureau n'a pas hésité à prendre (aussitôt après la conférence de M. le commandant Riondel) une délibération appuyant les propositions qui lui étaient faites. Cette délibération, qui insiste sur la nécessité de réviser les règlements internationaux de façon à arriver à une nouvelle entente internationale munissant les navires de moyens plus énergiques et plus complets pour que, par les temps de brume et de nuit obscure, ils puissent s'apercevoir à de plus grandes distances, demandait en outre la création de tribunaux internationaux en matière de litiges maritimes et l'établissement d'une réglementation spéciale pour les routes à suivre par les paquebots dans les parages où les abordages sont le plus à craindre. Transmis à l'amiral Juin, président de la Société de géographie de Rochefort, qui les approuvait au nom de sa Société, nos vœux ont été envoyés ensuite à M. le député de La Ferronnays qui se proposait d'en saisir immédiatement la Chambre ; mais en présence de l'opposition qui se dessinait tant dans la marine militaire que dans certaines grandes compagnies de navigation, un ajournement a été jugé nécessaire. M. de La Ferronnays continue, en attendant, à recueillir les pétitions provoquées par les conférences de M. Riondel et il se tient prêt à aborder, quand le moment sera plus opportun, la discussion publique.

SOCIÉTÉ DE GÉOGRAPHIE DE LA ROCHELLE

(*Séance du 27 Avril 1887*)

CONFÉRENCE DE M. LE COMMANDANT RIONDEL

La conférence faite le 27 avril par M. le capitaine de frégate Riondel, sous le patronage de la Société de géographie et de la Chambre de commerce, a eu un grand et légitime succès.

Un nombreux auditoire composé de marins, d'armateurs, d'ingénieurs, de membres de la municipalité et de la Chambre de commerce, de capitaines au long-cours et de beaucoup de personnes (plus de 700) s'intéressant aux questions maritimes, se pressait dans la grande salle de l'Oratoire pour entendre la conférence annoncée.

Au bureau avaient pris place : M. Beltrémieux, vice-président du Conseil de préfecture, président de la Société de géographie ; M. William Romieux, ancien officier de marine, agent de change et membre de la Chambre de commerce ; M. Dupuy, professeur d'histoire au lycée, secrétaire de la Société de géographie.

M. le Président ouvre la séance et expose à l'assemblée le but de la réunion, but que l'on peut résumer en quelques mots : améliorer les règlements maritimes actuels devenus insuffisants, de façon à diminuer la fréquence des abordages ; créer les tribunaux mixtes pour juger les conflits entre navires de nationalité différente.

Puis, M. Beltrémieux donne la parole à M. le commandant Riondel.

Le conférencier remercie d'abord la Société de géographie, la Chambre de commerce, la municipalité et la population rochelaise de l'accueil bienveillant qui lui est fait.

Puis il expose les raisons qui l'ont conduit à étudier la question des collisions en mer.

A la suite de l'abordage d'un steamer de la Compagnie générale transatlantique, le *Saint-Germain*, avec un navire anglais à la remorque, le *Woodburn*, je me suis, dit-il, occupé de poursuivre des réformes générales à la loi du 4 novembre 1879, et de demander la création de tribunaux mixtes internationaux.

Le navire abordé n'avait pas en effet les feux réglemen-

taires et cependant la Compagnie générale transatlantique fut condamnée par la Cour anglaise, devant laquelle la loi du 4 novembre 1879 la forçait à comparaître.

M. le commandant Riondel entre alors dans quelques détails techniques : il démontre l'insuffisance de la portée réglementaire des feux ; depuis que les steamers ont doublé de tonnage, de nombre et de vitesse, et la nécessité d'éclairer par un feu de convention la queue des navires remorqués — sortes de trains maritimes — comme on éclaire la queue des trains sur terre.

Passant alors à un autre ordre d'idées, le conférencier se demande si l'on ne pourrait pas imposer aux navires à vapeur des routes déterminées dans les parages dangereux, dans les mers les plus fréquentées.

Enfin, il insiste en terminant sur la nécessité de créer des tribunaux maritimes internationaux pour juger les litiges entre navires de nationalité différente. Il a la ferme espérance que ces réformes ne tarderont pas à être réalisées.

D'unanimes applaudissements saluent le conférencier et lui prouvent que ses auditeurs reconnaissants partagent ses sentiments et son espoir.

Alors, sur la proposition du président, l'assemblée adopte à l'unanimité les réformes proposées, et invite M. le commandant Riondel à en poursuivre la réalisation.

Le Secrétaire,
Signé : DUPUY.

Le Président.
Signé : E. BELTRÉMIEUX

SOCIÉTÉ DE GÉOGRAPHIE DE DUNKERQUE

La Société de Géographie de Dunkerque s'associe aux vœux émis par la Chambre de Commerce de la même ville relativement aux propositions développées par M. le commandant Riondel dans sa conférence du 20 mai 1887.

Elle félicite chaleureusement M. Riondel de l'initiative philanthropique qu'il a prise, et serait heureuse de le voir réussir dans son œuvre.

Dunkerque, le 8 juillet 1887.

Le Président de la Société,
Signé : TERQUEM.

Le Secrétaire général,
igné : L. BOUVART.

SOCIÉTÉ DE GÉOGRAPHIE COMMERCIALE DE SAINT-NAZAIRE

Saint-Nazaire, le 26 Septembre 1886.

Commandant,

Je vous envoie, ci-inclus, l'adhésion signée après la très intéressante conférence que vous avez faite à St-Nazaire.

La poste vous remettra aussi, en même temps que la présente, un numéro des journaux de la localité, savoir : l'*Avenir*, le *Courrier* et la *Démocratie* ; plus, un numéro de la *Sentinelle de Toulon*, du *Progrès* et du *Phare de Nantes*.

Toutes ces feuilles louent, chacune à sa manière, l'idée merveilleuse dont vous poursuivez la réalisation avec une tenacité intelligente. Elle vous rapportera infiniment de gloire et la reconnaissance des contemporains, à laquelle il faut joindre celle de la postérité.

Veuillez être persuadé que nous ferons toujours notre possible pour vous aider de toutes nos forces.

Agréez, etc.

Signé : JEHAN.

SOCIÉTÉ DE GÉOGRAPHIE COMMERCIALE DE BORDEAUX

Bordeaux, le 13 mars 1888.

Monsieur le Commandant,

Nous nous félicitons avec vous de la nouvelle que vous nous envoyez, extraite du *Cosmos* du 25 février, nous allons la communiquer à nos collègues dans notre prochain bulletin, mais nous regrettons avec vous que ce ne soit pas la France qui ait eu cette initiative. Nous communiquons cette nouvelle à la Chambre de Commerce en lui

transmettant les documents que vous nous avez envoyés.
Veuillez agréer, etc.

Le Secrétaire général,

Signé : MANÈS.

TROISIÈME DOSSIER

DOCUMENTS PARLEMENTAIRES

Pétition à la Chambre des Députés

Par des Membres de Chambres de Commerce, des Négociants, Armateurs, officiers de la Marine militaire en retraite, Capitaines au long cours et Capitaines au cabotage.

Monsieur le président

Et Messieurs les députés.

Nous, soussignés, présidents et membres de sociétés de géographie et de droit commercial, ainsi que de compagnies d'assurances maritimes.

Avons l'honneur de vous adresser la pétition suivante, relativement aux collisions en mer et à la réforme internationale devenue nécessaire dans l'intérêt de l'humanité et de la civilisation.

Nous allons, en termes concis, essayer de mettre en relief les motifs de notre demande.

La marine à vapeur et les grandes vitesses qui atteignent 18 à 19 nœuds pour les paquebots et les croiseurs, sont la cause principale des sinistres maritimes, et de tant d'infortunes dans les familles de toutes les nations.

Chaque nuit, pour ainsi dire, surtout pendant les longues nuits d'hiver, on constate de nouvelles victimes. Il est très rare qu'une collision ait lieu, sans qu'il en résulte la perte d'un, et souvent même des deux adversaires.

Bornons nous à citer, dans les derniers temps, la perte : 1° du magnifique paquebot anglais l'*Orégon*, qui a sombré en même temps que le navire qui l'a abordé ;

2° La perte du paquebot anglais *Chelydra* et du trois-mâts norwégien *Holmstrand* (août 1885) ; les deux bâtiments ont sombré, avec 14 hommes seulement, comme par miracle ;

3° L'abordage du *Saint-Germain* et du *Wootburn*, dans lequel 18 hommes ont été ensevelis dans la Manche, dans la nuit du 25 au 26 août 1883 avec le steamer anglais ; le grand paquebot français et son nombreux personnel ont été sauvés ce jour là par la Providence.

M. Albert Riondel, capitaine de frégate en retraite, a publié sur ces questions intéressantes, une brochure et un mémoire que nous recommandons respectueusement à votre haute attention.

La brochure a été publiée en 1884, chez Léon Vannier, éditeur, 19, quai Saint-Michel, sous le titre : *Collision du* Saint-Germain *et du* Wootburn, *ses conséquences*.

Le mémoire a été imprimé à Cherbourg, en 1886, chez Auguste Mouchel ; il porte le titre suivant :

Réforme de la loi internationale du 4 novembre 1879 sur les collisions en mer et création de tribunaux maritimes internationaux.

Nous allons les passer en revue rapidement :

1° Nécessité de tribunaux internationaux maritimes pour juger les litiges entre navires de nationalités différentes ;

Cette proposition a été approuvée *sans restriction* par le gouvernement des Etats-Unis ; le gouvernement d'Athènes, les Chambres de commerce du Havre, Bordeaux, Marseille et Paris (page 29 à page 44 du Mémoire).

Dans sa séance du 24 avril dernier, le conseil d'amirauté a émis le vœu : « qu'il serait du plus sérieux intérêt qu'un accord pût être réalisé entre les diverses nations maritimes pour la constitution de tribunaux internationaux chargés de connaître les litiges maritimes entre navires de nationalités différentes, et de les juger d'après une loi commune. »

La chambre de commerce de Paris s'exprimait ainsi, dans sa délibération du 13 juillet 1885 :

« La chambre de commerce estime, en conséquence, que non seulement la création de tribunaux internationaux

s'impose pour les besoins de la grande famille du monde commercial, mais qu'il conviendrait surtout que toutes les nations eussent un *même Code* maritime.

« Par ces motifs, la chambre de commerce de Paris à la date du 13 juillet, a transmis à M. le Ministre du commerce un avis tendant à ce que le gouvernement français s'entende avec les gouvernements étrangers pour résoudre ces questions internationales de si haut intérêt. »

Le président de la chambre de commerce de Bordeaux écrivait, le 24 juillet 1885. à M. Riondel :

« La chambre de commerce de Bordeaux a examiné votre communication avec intérêt ; elle en apprécie le mérite et joint son approbation à celle que le gouvernement américain a donnée aux deux propositions que vous formulez, relativement aux mesures à prendre dans les collisions, et à la formation de tribunaux maritimes internationaux. » (page 40).

Le gouvernement des Etats-Unis n'était pas moins précis, dans un long rapport du commissaire de la navigation, du 31 janvier 1885 :

« Ce serait certainement, de la part des différentes nations adhérentes, un moyen rapide de donner toutes les garanties désirables à la législation.

« L'établissement d'un pareil tribunal épargnerait les dépenses, préviendrait beaucoup de soucis et apporterait plus d'harmonie dans l'interprétation donnée par les différentes nations aux lois sur les collisions.

« Il est probable que toutes les nations favoriseraient l'insertion (au moins en substance), de la deuxième clause proposée par M. Riondel, dans les règlements internationaux, et *j'incline à recommander son adoption.* » (page 33).

Le chef du département de la Trésorerie ajoutait :

« Le département donne pleinement son assentiment à ces idées. » (page 30).

Les Chambres de Marseille et du Havre sont également approbatives. (Pages 33 et 37.)

Une seconde proposition de réforme a été approuvée par le gouvernement des Etats-Unis ; par une commission générale d'amiraux, commandants d'escadre et capitaines

de la marine russe siégeant à Cronstadt (page 44) ; ainsi que par les quatre chambres de commerce du Havre, Bordeaux, Marseille et Paris.

Elle n'a pas été adoptée par le conseil d'amirauté et le gouvernement grec.

Cette clause est la suivante : un groupe de navires remorqués doit continuer sa route et le bâtiment isolé doit manœuvrer.

En effet, un groupe est dans l'impossibilité de manœuvrer ; chaque navire, qui en fait partie, est tenu par l'avant et par l'arrière, et n'a pas (sauf le remorqueur) la possibilité :

1° De stopper ;
2° D'augmenter ou de réduire la vitesse ;
3° De marcher en arrière ;
4° De faire une abattée pratique, prompte et accentuée, pour éviter un danger.

Des considérations d'un véritable intérêt ont été formulées 1° dans la deuxième note du mémoire (page 48).
2° Sur l'éclairage des navires. Voir la note de la page 95 de la *brochure* et la *4e note* du mémoire (page 51).

Les soussignés demandent à la Chambre de vouloir bien étudier ces différentes questions ;

De provoquer la réunion d'un congrès international qui (suivant les termes de la chambre de commerce de Paris) aurait pour mission « de résoudre ces questions internationales de si haut intérêt. »

Les pétitionnaires pensent que dans une question qui intéresse à un si haut point l'humanité et la sécurité des relations commerciales dans le monde entier, le rôle de la France, en tête de toutes les œuvres de civilisation, lui impose comme un devoir d'honneur sacré, l'initiative des réformes unanimement réclamées.

(Suivent les Signatures).

NEUVIÈME COMMISSION.

Pétition n° 666. (Déposée par M. le marquis de La Ferronnays, député de la Loire-Inférieure.)

De nombreux armateurs, marins et habitants de divers ports de mer demandent que la loi internationale relative aux abordages soit réformée et qu'il soit créé des tribunaux maritimes internationaux.

Motifs de la Commission

Un grand nombre de pétitions, classées toutes sous cette rubrique sont parvenues aux 8e et 9e commissions et ont été remises à cette dernière. Bien que le dépôt en remonte à une date assez reculée, juillet et octobre 1886, le retard qu'elles ont subi avant d'être rapportées, avait été sollicité par les pétitionnaires eux-mêmes ou, plutôt par M. Riondel, le véritable instigateur du pétitionnement ; il désirait, en effet, avant que cette affaire ne fût portée devant la Chambre, pouvoir terminer des tournées qu'il avait projeté de faire dans tous les ports de notre littoral, afin de soumettre ses idées en matière de réformes maritimes à l'appréciation et au jugement de tous les intéressés.

Aujourd'hui, cette discussion préparatoire est terminée : partout les réformes que nous allons exposer ont reçu l'accueil le plus favorable de tous ceux que leur profession met en présence des questions maritimes : à Nantes, à Cherbourg, au Havre, à Saint-Nazaire, à Granville, à Caen, à Bayonne, à Rochefort, à La Rochelle, à Calais, à Dunkerque, à Abbeville, à Dieppe, à Rouen, à Bordeaux, avec le patronage des chambres de commerce, des conseils municipaux, des sociétés savantes, M. Riondel a pu exposer son système devant de nombreux auditoires ; il a recueilli partout une adhésion formelle, plusieurs chambres de commerce et des conseils municipaux ont tenu à formuler leur approbation dans des délibérations.

En un mot il s'est créé sur tout le littoral un mouvement d'opinion qui mérite de fixer sérieusement l'attention de la Chambre.

Il semble incontestable que les règles établies à diverses époques pour diminuer les chances d'abordage en mer

doivent se modifier à mesure que se modifient les conditions de la navigation usuelle, à mesure que des éléments nouveaux viennent changer les termes du problème à résoudre. Autrefois, avec les navires à voiles, les probabilités d'abordage étaient minimes, les routes qu'imposait la direction du vent étaient toutes sensiblement parallèles, ou telles, du moins que les rencontres pouvaient être facilement évitées ; à cette époque, d'ailleurs, les navires construits en bois, d'un tonnage médiocre et animés de vitesses relativement faibles, ne subissaient, par suite des collisions fort rares qui se produisaient, que des avaries généralement peu graves.

Avec la navigation à vapeur, les conditions de la sécurité à la mer, n'ont plus été les mêmes et dès 1858 on sentait la nécessité de prescrire certaines précautions, jugées inutiles jusqu'à cette époque. — Avec la vapeur en effet, les routes n'ont plus à compter qu'avec la règle de la moindre distance, car tout mille parcouru inutilement représente une dépense de combustible, c'est-à dire une perte pour l'armateur ; désormais les itinéraires se croisent dans tous lès sens ; des navires dont la vitesse et le tonnage augmentent d'année en année en vertu des lois mêmes de la concurrence commerciale, y circulent jour et nuit ; des parages peu fréquentés jadis à cause des vents ou des brumes qui y règnent continuellement, sont le théâtre d'un trafic des plus actifs parce qu'ils se trouvent sur les lignes de moindre distance ; toutes les conditions en un mot se réunissent pour rendre plus périlleuse la pratique des professions maritimes. — Des sinistres presque journaliers viennent rappeler à chaque instant, le danger ; il ne s'écoule pas de semaine où l'on n'ait à enregistrer des catastrophes dans lesquelles la mer engloutit à la fois, avec de trop nombreuses victimes, la fortune des armateurs, et les espérances du commerce.

Cette situation, dont nous n'exagérons pas la peinture, comme le prouvent des désastres malheureusement trop récents, cette situation, ne peut que s'aggraver. Chaque type de navire construit par les grandes compagnies de navigation est immédiatement remplacé par un type plus puissant, plus rapide, construit par une compagnie rivale. La Compagnie transatlantique, par exemple, avait à peine terminé l'armement de la *Normandie*, qu'elle mettait en chantier la *Champagne* et la *Bretagne* d'un modèle bien plus grand, et voilà qu'au dire des journaux maritimes, les constructeurs anglais vont établir des navires dont la vitesse sera double de celle de nos plus rapides paquebots.

Où s'arrêtera-t-on dans cette voie ? Nul ne peut le pré-

dire dans un siècle où les applications industrielles de la science ont produit tant de prodiges ; or, inévitablement, avec la vitesse et le tonnage, augmentent les chances de collision et la gravité des catastrophes.

Déjà, en 1862, en 1873, en 1879 et en 1884, la réglementation de 1858 a dû être améliorée. — D'accord avec M. Riondel les pétitionnaires pensent que le moment est venu où une réforme nouvelle doit être entreprise, et ils estiment qu'elle doit porter sur les points suivants::

1° Déterminer et rendre obligatoires certains itinéraires dans les parages très fréquentés où les sinistres sont habituels, tels que les routes transatlantiques, la Manche, les estuaires où se trouvent les grands ports ;

2° Imposer, dans ces parages réputés dangereux des limites de vitesse qui étant les mêmes pour tous ne modifieraient pas les conditions de la concurrence ;

3° Améliorer les dispositions adoptées pour l'éclairage des navires, en augmentant la portée des feux, ou même en en chargeant la nature ;

4° Exercer avec l'aide des navires de guerre une surveillance constante sur toutes les mers, mais principalement dans les parages dangereux afin d'imposer la stricte observation des réglements ;

5° Enfin soumettre les contestations que soulèvent les abordages à un tribunal international seul capable d'apprécier avec une impartialité absolue, les responsabilités encourues.

Nous allons examiner rapidement les arguments invoqués à l'appui de ces diverses propositions.

1° *Déterminer et rendre obligatoires certains itinéraires*, c'est appliquer à la navigation une règle depuis longtemps en vigueur pour la circulation sur terre ; dans les passages trop étroits ou facilement encombrés, n'oblige-t-on pas, en effet, les voitures à suivre, dans chaque sens, un côté différent de la chaussée ? N'est-ce point encore ce qui se pratique sur les chemins de fer à grand trafic, où il existe une voie montante et une voie descendante ? Aujourd'hui, quand la recherche des moindres distances a rendu la mer trop étroite pour ainsi dire, toute la navigation à vapeur s'entassant sur les mêmes routes, la prudence la plus élémentaire semble indiquer la nécessité de mesures analogues à celles auxquelles a donné lieu la circulation terrestre, et, grâce aux moyens de direction dont disposent les navires de nos jours, une telle réglementation n'est pas plus difficile à appliquer sur mer que sur terre.

2° *Imposer dans les parages dangereux des vitesses maxima.* — Ce sera le cas qui se produira, aux abords des grands ports, ou bien lorsque deux itinéraires déterminés

se croiseront, ou bien encore lorsque la brume empêchera les signaux optiques d'êtres perçus, les signaux acoustiques occasionnant de fréquentes erreurs.

Les comparaisons et les explications présentées dans le paragraphe précédent s'appliquent encore à celui-ci et la réalisation de cette mesure présenterait encore moins de difficultés, puisque la vitesse de tous les navires étant diminuée et ramenée à une limite déterminée il n'en résulterait pour aucun des concurrents, ni avantage, ni inconvénient.

3° *Améliorer ou modifier l'éclairage.* — Depuis 1862, les navires à vapeur sont tenus à s'éclairer pendant la nuit au moyen de trois feux ou fanaux. Un feu blanc d'une portée de cinq milles fixé à six mètres au moins au-dessus du pont sur le mât d'avant ou mât de misaine. A tribord, c'est-à-dire à droite dans le sens de la marche, un feu vert, à babord, c'est-à-dire à gauche, un feu rouge : ces deux feux de couleur n'ayant qu'une portée de deux milles. Enfin lorsqu'un remorqueur entraîne une chaîne de bâtiments, ceux-ci ne portent que les feux de couleur, et le remorqueur au lieu d'un feu blanc seulement en allume deux superposés en haut de son mât de misaine.

Les reproches que les pétitionnaires font à ces dispositions sont les suivantes : *trop faible portée des feux* ; en effet deux navires marchant l'un sur l'autre, avec les vitesses actuelles franchiront si rapidement la distance qui les sépare lorsqu'ils auront reconnu le sens de leur marche qu'ils n'auront souvent pas le temps de manœuvrer pour s'éviter ; *inconvénient des feux de couleur ;* cet inconvénient résulte surtout de l'affection connue sous le nom de Daltonisme et qui empêche de distinguer les couleurs complémentaires ; les cas en sont relativement fréquents et les malades qui en sont atteints ne font pas la différence entre le rouge et le vert ; les erreurs résultant de cette disposition anormale de la vue, ont été souvent la cause de collisions en mer ; enfin *nécessité d'éclairer* une chaîne de bâtiments remorqués de telle façon que la position de chacun de ces bâtiments soit facile à préciser, en même temps qu'un signe spécial indiquera l'impossibilité où il se trouve de manœuvrer.

4° *L'utilité d'une surveillance sur mer* est trop évidente pour qu'il y ait lieu de la démontrer. Sur terre, les réglements de police relatifs à la circulation des voitures ne sont appliqués que parce que des agents relèvent les contraventions dont ensuite les tribunaux poursuivent la répression.—Des mesures analogues doivent nécessairement être appliquées à la circulation sur les grandes routes maritimes et cela serait très facile à obtenir, si l'on voulait

y employer quelques petits navires des marines militaires.

5° *Enfin soumettre les contestations qui résultent d'abordages à un tribunal international*, serait soustraire la marine entière à l'arbitraire des tribunaux anglais, les seuls compétents dans la plupart des cas avec la législation actuelle.—En effet, la grande étendue des possessions coloniales anglaises, oblige le plus souvent le navire abordé à se réfugier dans un port anglais parce que c'est le port le plus voisin, et dès lors, conformément à la législation internationale, les questions juridiques qui se rattachent au sinistre sont soumises à la juridiction anglaise, c'est-à-dire au tribunal de « *Trinity house* », siégeant à Londres ; or, comme, trop souvent, l'un des navires engagés dans une collision est anglais, grâce au trafic maritime plus considérables de nos voisins et à l'imprudence plus grande de leurs capitaines, les décisions de ce tribunal sont fréquemment d'une déplorable partialité.

A cette situation les pétitionnaires demandent qu'il soit remédié par la création d'un conseil international formé de juges expérimentés appartenant à toutes les nations qui auraient pris part à l'acte international que l'on sollicite. — Cette disposition, pensent-ils, assurerait des garanties sérieuses aux intéressés.

Telles sont, en résumé, les réformes que sollicitent les nombreux pétitionnaires dont nous avons eu à examiner les réclamations et pour montrer la portée du mouvement créé par M. le commandant Riondel, nous avons cru devoir joindre au dossier les délibérations suivantes prises par diverses sociétés savantes ou commerciales qui toutes donnent leur approbation aux modifications qui sont soumises à la Chambre et dont elles proclament la nécessité urgente :

Conseil municipal de Rochefort.
Chambre de Commerce de Saint-Nazaire.
— — de Rouen.
— — de Dunkerque.
— — de Dieppe.
— — de Calais.
Société de géographie commerciale de Bordeaux.
Société de géographie de Rochefort.

En présence d'une si imposante manifestation, à laquelle on peut le dire, s'est associée, par ses organes les plus autorisés, toute la population maritime de notre littoral, la Commission a pensé qu'il y avait lieu d'appeler très

particulièrement l'attention de la Chambre sur cette grave question.

Il s'agit ici des intérêts les plus sacrés : la vie humaine, exposée journellement par l'insuffisance d'une législation surannée, ou du moins considérée comme telle par des hommes éminemment compétents ; la sécurité du commerce, chaque jour plus menacée, une partie de la fortune publique, livrée inutilement à des périls croissants d'année en année, voilà à quoi l'on vous demande de porter remède.

Il n'appartient pas à la Commission de se prononcer sur la valeur des réformes proposées, mais elle pense qu'elles ne sauraient être rejetées sans avoir préalablement été examinées. Si cette étude permet de constater leur nécessité et leur efficacité, le Gouvernement, nous n'en doutons pas, considérera que l'honneur de la France lui impose le devoir d'en poursuivre la réalisation en provoquant les conférences internationales qui seules peuvent amener l'adoption d'une législation nouvelle.

La Commission propose donc le renvoi du dossier de ces pétitions aux Ministres de la marine, du commerce et, ultérieurement, s'il y a lieu au Ministre des affaires étrangères. *(Renvoi aux Ministres de la Marine, du Commerce et des Affaires étrangères.)*

RÉPONSE DU MINISTRE DE LA MARINE ET DES COLONIES.

Paris, le 23 juillet 1887.

Monsieur le Président,

J'ai l'honneur de vous accuser réception de votre lettre du 17 juillet par laquelle vous avez bien voulu me transmettre un certain nombre de pétitions d'armateurs, marins et habitants de divers ports demandant la révision du règlement du 1er septembre 1884

sur les abordages et la création de tribunaux maritimes internationaux, chargés de déterminer les responsabilités dans le cas de collision.

Depuis longtemps déjà, le département de la Marine a été saisi de requêtes analogues, mais ce sont surtout les sinistres répétés survenus récemment dans la Manche et l'Atlantique qui ont provoqué le mouvement accentué d'opinion qui se manifeste en ce moment.

Mes prédécesseurs justement préoccupés des réclamations parvenues, de leur temps, au département avaient, à plusieurs reprises déjà, soumis à l'examen du Conseil d'Amirauté différentes modifications proposées pour le règlement du 1er septembre 1884 et récemment encore à la suite des tristes événements mentionnés plus haut, j'ai fait étudier pour cette haute assemblée un projet présenté par la Compagnie Générale Transatlantique sur le même objet.

Après discussion de ces différentes propositions, le Conseil d'Amirauté a émis, chaque fois, l'avis qu'il ne voyait nulle nécessité à reviser les règles internationales qui régissent actuellement la navigation. D'un autre côté, j'ai fait pressentir, tout dernièrement, par le capitaine de vaisseau, attaché naval à Londres, les autorités britanniques sur la question ; cet officier supérieur vient de me faire savoir que l'Amirauté Anglaise et le Board of Trade ne sont nullement disposés à favoriser cette révision qu'ils jugent inutile, et que le dernier de ces départements vient d'adresser une circulaire rappelant les armateurs et les capitaines à l'application stricte des dispositions du règlement du 1er Septembre 1884.

Les règles internationales appliquées actuellement paraissent donc, dans l'esprit des autorités maritimes compétentes de France et d'Angleterre, suffire complètement aux besoins de la navigation.

Je partage absolument cette manière de voir et j'estime que la fréquence des abordages doit être entièrement attribuée à une observation imparfaite ou à une

mauvaise interprétation des différents articles du règlement. *J'ai, d'ailleurs, l'intention, comme celà a été fait en Angleterre, d'inviter prochainement, par une circulaire, les navigateurs français à observer strictement les prescriptions qui y sont contenues.*

Quant à la création de tribunaux maritimes internationaux, cette question est du ressort des Ministres des Affaires Etrangères et de la Justice, et je vous laisse le soin, si vous le jugez convenable de transmettre les pétitions que vous m'avez adressées et que je vous renvoie, sous ce pli, à l'examen de M. Flourens et de M. Mazeau.

Agréez, Monsieur le Président, les assurances de ma très haute considération :

Le Ministre de la Marine et des Colonies

Signé : E. BARBEY.

TREASURG DEPARTMENT. BUREAU OF NAVIGATION

Washington, D. C., le 4 Mars 1888.

Monsieur le capitaine Albert Riondel, Cherbourg.
France.

Monsieur,

Comme vous avez eu la bonté il y a un an à peu près, de m'expédier votre brochure intitulée : *Réforme de la loi internationale sur les Collisions en mer* et comme j'ai pris la liberté de donner cet exemplaire à un de nos Sénateurs j'ai maintenant à vous prier de bien vouloir m'en envoyer autre copie, aussi bien que ce que vous avez écrit de nouveau sur même sujet.

Un autre motif pour lequel je vous écris est de vous prévenir (*en particulier*) que nous allons avoir probablement à Washington « *a Marine conférence* » à laquelle on propose de faire l'examen de ces questions qui ont rapport à l'abordage maritime.

Quoique la loi qui adopte la conférence ne soit pas finalement votée vous aurez bientôt l'avis par voie des journaux.

Ci-inclus vous trouverez une copie du projet de loi présenté à la Chambre.

J'ai l'honneur, Monsieur, de vous saluer bien sincérement.

Signé : JARVIS PATTEN.

ACADÉMIE DES SCIENCES

(Séance du 20 juin 1887. (page 1770)

Navigation. — *Sur les collisions en mer et les propositions de M. le commandant Riondel.*

Note de M. Jurien de la Gravière.

« La question des collisions en mer a occupé l'attention publique pendant ces derniers mois. Jamais, en effet, les abordages n'ont été si rapprochés et si terribles dans leurs conséquences ; à chaque collision, un des deux navires disparaissait après le choc.

» Le port du Havre a été frappé tout spécialement par les collisions des deux grands paquebots la *Champagne* et la *Bretagne* : elles ont eu lieu à deux jours d'intervalle l'une de l'autre.

» Cette situation devait donner un caractère d'actualité et de grand intérêt aux nouvelles Conférences que M. le commandant Riondel vient d'entreprendre dans les ports de l'Océan et de la Manche : à Bayonne, Bordeaux, Rochefort, la Rochelle, Calais, Dunkerque, Abbeville, Dieppe et Rouen.

» L'année précédente, M. Riondel avait fait des Conférences semblables à Nantes, Cherbourg, le Havre, Granville, Saint-Nazaire et Caen.

» Les Chambres de commerce de ces différentes villes ont toutes donné, *à l'unanimité,* leur adhésion aux idées développées par le conférencier. Les Conseils municipaux ont suivi le mouvement et pris des délibérations conformes.

» N'est-on pas en droit de dire que ces nombreuses corporations, à la fois si compétentes et si pratiques, n'ont accordé à M. Riondel leur adhésion complète que parce que les idées qu'il a émises ont une portée sérieuse et pratique ?

» Nous résumerons de la manière suivante les diverses propositions de M. le commandant Riondel :

» 1° Imposer aux paquebots à vapeur une route d'*aller* et une de *retour*, afin de diviser le courant unique en deux courants parallèles ;

» 2° Déterminer une vitesse maxima dans les canaux étroits en temps de brume ;

» 3° Augmenter la portée de l'éclairage et le mettre en harmonie avec les vitesses d'aujourd'hui ;

» 4° Etablir des tribunaux maritimes internationaux pour juger les litiges entre navires de nationalités différentes.

» Ce dernier point a été approuvé par le Gouvernement des Etats-Unis.

» Les divers Gouvernements étrangers ont été saisis de la question ; la Grèce et le Portugal ont déclaré qu'ils étaient prêts à faire partie de la Conférence internationale, dès qu'elle se réunirait.

» Les Congrès d'Hambourg, d'Anvers et de Nantes, les Chambres de commerce de Lisbonne et de Glasgow sont également favorables à ce programme de réformes.

» Cette récapitulation rapide montrera à l'Académie qu'il s'agit d'une question du plus haut intérêt. »

L'étude des mesures à prendre pour prévenir les collisions en mer est renvoyée à l'examen d'une Commission composée de MM. Fizeau, Pâris, Jurien de la Gravière, Janssen, Cornu, Bouquet de la Grye, Mascart et de Jonquières.

CINQUIÈME DOSSIER

Nous avons inséré dans ce dossier les lettres de M. le Ministre de la Marine ; la délibération du conseil d'amirauté ; l'approbation de l'amirauté Russe ; quelques lettres bienveillantes des légations étrangères. Toutes ces pièces montrent l'importance que tout le monde attache à la question.

On le voit par la lecture de ce dossier : l'amiral Aube ministre de la marine, a porté à cette cause un intérêt particulier de bienveillance. Nous lui en témoignons notre respectueuse reconnaissance.

A. RIONDEL.

Documents du Gouvernement Français

MINISTÈRE DE LA MARINE ET DES COLONIES

Paris, le 6 Mai 1886.

Le Ministre de la Marine et des Colonies à M. Riondel, Capitaine de Frégate en retraite, *à Cherbourg*.

Monsieur le Commandant, j'ai l'honneur de vous accuser réception de votre lettre du 3 mars et de la brochure jointe, relative à un projet de modification au réglement inter-

national ayant pour but de prévenir les abordages et à la création de tribunaux maritimes internationaux.

J'ai soumis à l'examen du Conseil d'amirauté les documents que vous m'avez adressés, et je vous transmets, sous ce pli, une copie de sa délibération (séance du 24 avril). Comme, vous le verrez, le conseil émet l'avis qu'il serait du plus sérieux intérêt qu'un accord pût être réalisé entre les diverses nations maritimes pour la constitution de tribunaux internationaux, chargés de connaître les litiges maritimes entre navires de nationalités différentes et de les juger d'après une loi commune.

Je m'associe volontiers à ces appréciations, sans me dissimuler toutefois les difficultés que présenterait la mise en pratique de la réforme dont il s'agit.

En ce qui concerne les règles à observer, lors de la rencontre d'un groupe formé par un navire en remorquant un autre, le conseil d'amirauté estime qu'il y a lieu de maintenir les choses en l'état institué par le réglement.

Règlement international actuellement en vigueur c'est-à-dire de ne créer aucune immunité en faveur des dits navires.

Je me range également à cette manière de voir.

Recevez, Monsieur le Commandant, les assurances de ma considération distinguée.

Signé : AUBE.

CONSEIL D'AMIRAUTÉ

Séance du 24 Avril 1886.

Présidée par M. le V. A. Baron Roussin.

Le Conseil d'Amirauté :

Saisi, par dépêche ministérielle du 31 mars 1886, des propositions de M. le capitaine de frégate en retraite, Albert Riondel, tendant d'une part à introduire une modification au règlement international du 1er Septembre 1884, d'autre part à instituer des tribunaux internationaux chargés de connaître les litiges maritimes entre navires de nationalités différentes,

Vu le règlement international du 1er septembre 1884 ;

Vu la circulaire ministérielle du 31 décembre 1883 (B. O. P. 944) ;

Vu la lettre du Ministre, en date du 17 janvier 1886 ;

Vu la brochure et le mémoire de M. le Commandant Riondel ;

Ensemble les pièces du dossier ;

Après en avoir délibéré,

En ce qui touche la création de tribunaux maritimes internationaux.

Considérant qu'il est d'un intérêt général éxident que, en cas de litiges maritimes entre navires de nationalités différentes, spécialement en cas de collisions, les parties soient assurées de trouver au point quelconque où elles se verraient conduites à aborder, des juges dont l'impartialité ne saurait être suspectée et qui appliqueraient une loi commune avec une jurisprudence uniforme ;

Considérant que cette réforme internationale, malgré les graves difficultés qu'elle présente, a réuni déjà des adhésions de principe assez importantes ;

En ce qui touche l'addition au Réglement international destiné à prévenir les abordages d'un article précisant l'obligation pour tout navire isolé, à voiles ou à vapeur, de se déranger quand il rencontre un groupe composé de remorqueurs et remorqués.

Considérant que l'on ne saurait chercher à apporter des modifications au Réglement sus visé, sanctionné par une longue expérience et adopté par toutes les nations maritimes, sans avoir pour ce faire des raisons vraiment impérieuses ;

Que telles ne sont pas celles que l'on peut invoquer à l'appui de la proposition considérée.

Qu'il y aurait plutôt, au contraire quelque danger à créer au profit d'une catégorie de navires une immunité qui ne se justifie pas assez et dont on pourrait abuser ;

Qu'on ne doit en aucun cas déroger à ce principe fondamental du Réglement que par rapport au vapeur le voilier est toujours exempt de manœuvrer ;

Qu'enfin les règles édictées actuellement, appliquées

complètement et dans leur esprit, paraissent suffire et répondre à tous les cas.

Emet l'avis :

Qu'il serait du plus sérieux intérêt qu'un accord pût être réalisé entre les diverses nations maritimes pour la constitution de tribunaux internationaux chargés de connaître les litiges maritimes entre navires de nationalités différentes et de les juger d'après une loi commune ;

Qu'il n'y a pas lieu d'accueillir la proposition de modification au Règlement international destiné à prévenir les abordages.

Fait à Paris, le 24 avril 1886,

Le Commissaire de la Marine, secrétaire,

Signé : ROUSSIN.

Vu :

Le V.-Amiral, Vice Président,

Signé : Baron ROUSSIN.

Vu :

Le Ministre de la Marine et des Colonies,

Signé : AUBE.

Paris, le 1er février 1887.

Le ministre de la marine et des colonies, à Monsieur Riondel, capitaine de frégate en retraite.

Monsieur le Commandant,

J'ai l'honneur de vous accuser réception de votre lettre du 28 janvier courant, relative aux modifications dont vous proposez l'introduction dans le règlement international sur les abordages, en vue d'empêcher les collisions en mer; j'ai lu avec intérêt la brochure que vous avez bien

voulu m'envoyer sur la conférence que vous avez faite, à ce sujet, à Granville en novembre dernier.

Comme chef de la marine, je m'intéresse vivement aux études que vous poursuivez ; la fréquence des abordages met, continuellement, ces questions à l'ordre du jour et je ne puis que vous engager à continuer vos travaux.

Je regrette beaucoup de me trouver dans l'impossibilité de vous autoriser à faire une conférence dans l'hôtel du ministère : d'après les traditions du département de la marine, des faveurs de cette nature ne sont jamais accordées et une dérogation à la règle constamment suivie jusqu'à ce jour, occasionnerait de trop nombreuses demandes que je ne pourrais accueillir.

Recevez, monsieur le commandant, les assurances de ma considération distinguée.

Pour le ministre et par son ordre :

Le Contre-Amiral,

Chef d'Etat-major général et chef du Cabinet,

Signé : L. ¡BROUSS.

MINISTÈRE DE LA MARINE ET DES COLONIES

(*Cabinet du Ministre*).

Paris, le 18 Juin 1887.

Monsieur le Commandant,

Par une lettre du 17 juin courant, vous avez appelé mon attention sur les progrès que vous avez fait faire à la question dont vous vous occupez depuis quatre ans, la réforme des règles internationales en ce qui est des collisions en mer ; vous me faites connaître, en même temps, que vous ferez, le mercredi 22 courant, une conférence sur ce sujet dans la salle du Boulevard des Capucines.

Je vous remercie de cette communication, que j'ai fait porter à la connaissance des officiers et fonctionnaires de mon Département qu'elle peut intéresser. La question que

vous traiterez a un caractère d'actualité qui ne peut manquer d'appeler l'attention de tous les hommes compétents. Je crais, toutefois. que les multiples occupations auxquelles je dois faire face ne me permettent pas, à mon grand regret, d'assister moi-même à votre conférence.

Recevez, Monsieur le commandant, l'assurance de ma considération distinguée.

Le Sénateur, ministre de la Marine et des Colonies,

Signé : E. BARBEY.

Documents de Gouvernements Etrangers

AMBASSADE IMPÉRIALE DE RUSSIE

Paris, le 29 juillet 1887.

Monsieur,

En l'absence de l'Ambassadeur, je me fais un devoir empressé de vous annoncer que le ministère impérial de la marine a trouvé utile d'admettre l'art. 1 des règlements que vous suggérez, dans la rédaction suivante : — « Tout navire, aussi bien à vapeur qu'à voiles, complètement libre dans ses mouvements, est tenu de livrer passage aux navires qui en remorquent d'autres ».

Quant à l'art. 2, traitant de l'institution de tribunaux internationaux pour l'instruction des affaires d'abordage, le ministère de la maiine a cru devoir le décliner.

Agréez, Monsieur, l'assurance de ma considération très distinguée.

Signé : KOTZBUEE.

Conseiller d'Ambassade.

AMBASSADE D'ANGLETERRE

Ce 12 mars 1888.

Monsieur le Capitaine,

Monsieur l'ambassadeur me charge de vous accuser réception de la lettre du 3 courant par laquelle vous lui avez fait l'honneur de lui adresser deux exemplaires du travail que vous venez de publier sur la question internationale des collisions en mer.

L'Ambassadeur vous prie d'agréer tous ses remerciements de l'exemplaire que vous avez bien voulu mettre à sa disposition. Il s'est empressé de faire expédier à Londres l'exemplaire destiné à M. le ministre des Affaires Etrangères de Sa Majesté Britannique, ainsi que la lettre y jointe.

Agréez, Monsieur le Capitaine, l'assurance de ma considération la plus distinguée.

Signé : G. BONHAM.

Secrétaire à l'Ambassade de S. M. Britannique.

LÉGATION DE BELGIQUE

Paris, le 20 mars 1886.

Monsieur,

J'ai eu soin de faire parvenir à M. le ministre des Affaires Etrangères la lettre que vous lui adressez, ainsi qu'un exemplaire de votre Mémoire sur les collisions en mer.

J'ai pris connaissance avec le plus vif intérêt de cette œuvre remarquable, et je m'empresse de vous exprimer

tous mes remerciements pour l'attention que vous avez eue de me l'offrir.

Veuillez agréez, Monsieur, l'assurance de ma considération la plus distinguée.

Le ministre de Belgique,

Signé : B. de BEYENS.

Paris, le 2 avril 1886.

Monsieur,

Comme suite à ma lettre du 17 mars dernier, j'ai l'honneur de vous informer que votre Mémoire concernant la réforme de la loi sur les collisions en mer et la création de tribunaux maritimes internationaux a été communiqué à M. le ministre des Chemins de fer, Postes et Télégraphes qui a la marine dans ses attributions ; cet ouvrage sera remis ensuite à la commission Royale d'organisation du Congrès international de Droit commercial dont les pouvoirs sont prorogés pour un terme de deux ans, et qui va continuer son étude des intéressantes questions du droit maritime.

En me chargeant de porter ce qui précède à votre connaissance, le gouvernement du Roi m'a prié de vous adresser tous ses remerciements pour votre obligeant envoi.

Veuillez agréer. etc.

Le ministre de Belgique,

Signé : B. de BEYENS.

LÉGATION DE SUÈDE ET NORVÈGE A PARIS

Paris, le 17 mars 1886.

Monsieur,

J'ai eu l'honneur de recevoir votre lettre du 3 du courant avec deux exemplaires de votre travail sur la législa-

tion internationale des collisions en mer ainsi qu'une lettre adressée à M. le ministre des Affaires Etrangères à Stockholm.

Je ne manquerai pas de transmettre cette dernière à son adresse avec un des exemplaires de votre ouvrage.

En vous exprimant mes remerciements de l'exemplaire qui m'est destiné personnellement je vous prie d'agréer, Monsieur, les assurances de ma considération distinguée.

Le Ministre de Suede et Norvège,

Signé : C. LEWENHAUPT.

MINISTÈRE DES AFFAIRES ÉTRANGÈRES

Stockholm, le 27 Mars 1886.

Monsieur,

Le Ministère des Affaires Etrangères a eu l'honneur de recevoir votre lettre du 28 février dernier ainsi que le mémoire y joint sur la réforme de la loi internationale des abordages et la création de tribunaux maritimes internationaux pour juger les litiges entre navires de nationalités différentes.

Je vous offre mes remerciements empressés de l'envoi de cette intéressante brochure dont je vous serais très reconnaissant de vouloir bien mettre encore deux exemplaires à la disposition du ministère.

Agréez, etc.

Pour le Ministre,

Le Secrétaire général,

Signé : A. LAGERHEIM.

MINISTÈRE DES AFFAIRES ÉTRANGÈRES DE RUSSIE

St-Pétersbourg, le 30 mars 1888.

Monsieur le Capitaine,

L'Ambassade Impériale à Paris m'ayant fait parvenir le mémoire relatif à la réforme de la loi internationale sur les collisions en mer dont vous avez bien voulu me faire hommage, je tiens à vous exprimer tous mes remerciements de cette intéressante communication.

Je profite en même temps de cette occasion pour vous offrir, Monsieur le capitaine, l'assurance de ma considération très distinguée.

Signé : GIERS.

AMBASSADE D'ITALIE

Paris, le 6 mars 1886.

Monsieur,

En vous remerciant vivement de l'exemplaire de votre ouvrage que vous avez bien voulu m'adresser personnellement, je m'empresse de vous faire connaître que j'aurai soin de faire parvenir à son Excellence le ministre royal des Affaires Etrangères votre lettre ainsi que l'exemplaire que vous lui avez adressé.

Veuillez agréer, etc.

L'Ambassadeur d'Italie,

Signé : MENABREA.

AMBASSADE D'ESPAGNE A PARIS

Le 27 Mars 1886.

Monsieur,

J'ai l'honneur d'accuser réception à la lettre que vous m'avez adressée en date du 28 février dernier, pour me remettre un exemplaire de votre Mémoire sur la Réforme de la loi internationale des abordages et collisions en mer.

Je vous remercie de l'envoi de ce document, que je me suis empressé de faire parvenir à mon Gouvernement.

Agréez, etc.

Pour l'Ambassadeur,

Le Chancelier,

Signé : B. DEL RIO.

AMBASSADE D'ALLEMAGNE A PARIS

Paris, le 8 Mars 1886.

Monsieur le Capitaine,

Par lettre en date du 3 de ce mois vous avez bien voulu me transmettre le travail que vous venez de publier sur la question internationale des collisions en mer.

J'ai l'honneur de vous exprimer tous mes remerciements de cet obligeant envoi.

Agréez, etc.

L'Ambassadeur d'Allemagne,

Signé : MUNSTER.

AMBASSADE DU PORTUGAL

Lisbonne, le 16 Novembre 1886.

Monsieur,

En vous exprimant les remerciements du gouvernement de sa Majesté pour cet envoi, je dois ajouter qu'il voit avec intérêt les efforts employés pour améliorer la législation maritime.

Agréez etc.

Signé : BENN LOMEZ.

SIXIÈME DOSSIER

Conseils municipaux des Villes Maritimes

Les Conseils municipaux des villes maritimes ont suivi les Chambres de commerce. Dans des délibérations motivées, ces assemblées ont exprimé la pensée des nombreux marins dont ils sont les représentants naturels.

Les vœux de villes maritimes comme le Havre, Nantes, Saint-Nazaire, Granville, la Rochelle, etc., ont une valeur d'autant plus grande que tous ces vœux sont unanimes et en harmonie parfaite avec la pensée des Chambres de commerce et des Sociétés de géographie commerciale.

CONSEIL MUNICIPAL DE CHERBOURG

(Séance du 11 Juin 1886)

Le Conseil municipal, considérant que la Ville de Cherbourg renferme une nombreuse population maritime très-

sérieusement intéressée aux questions qui concernent la navigation, émet à l'unanimité le vœu que la loi internationale relative aux abordages soit réformée et qu'il soit créé des tribunaux maritimes internationaux.

Le Maire de Cherbourg,
Signé : E. LIAIS.

CONSEIL MUNICIPAL DE SAINT-NAZAIRE

(*Séance du 22 Octobre 1886*)

Après en avoir délibéré,

L'Assemblée,

Considérant qu'en demandant la révision de la législation sur les abordages, M. le capitaine de frégate Riondel poursuit un but éminemment philantropique ;

Considérant qu'en raison des progrès réalisés depuis quelque temps par la construction maritime, les lois et règlements sur les abordages en mer sont certainement surannés ; que, d'ailleurs, les tribunaux, pour statuer en toute équité sur la matière, devraient être internationaux.

A l'unanimité des voix,

Emet le vœu que le gouvernement s'associe à l'œuvre commencée par M. Riondel, et qu'il provoque avec la révision de la législation actuelle sur les abordages, la création de tribunaux maritimes internationaux.

Le Maire,
Signé : E. GASNIER.

CONSEIL MUNICIPAL DU HAVRE.

Havre, le 24 Novembre 1886.

Le Maire de la Ville du Havre, à Monsieur le Capitaine de frégate en retraite Riondel.

Monsieur,

J'ai l'honneur de vous faire connaître que le Conseil Municipal du Havre, par une délibération prise dans sa séance du 17 Novembre courant, a émis le vœu « qu'une législation nouvelle et générale soit admise par tous les peuples maritimes sur la question des abordages, et qu'il soit créé des tribunaux maritimes internationaux. »

En vous faisant parvenir ci-inclus une expédition régulière de cette délibération, permettez-moi de me féliciter de cette adhésion nouvelle donnée à une idée de progrès dont vous poursuivez le triomphe avec un si louable dévouement.

Signé : MARION.

(*Séance du 17 Novembre 1886*).

Le Conseil Municipal du Havre,

Considérant que les questions relatives à la navigation intéressent au plus haut point la population maritime du Havre :

Emet le vœu qu'une législation nouvelle et générale soit admise par tous les peuples maritimes sur la question des abordages, et qu'il soit créé des tribunaux maritimes internationaux.

Fait et délibéré les jour, mois et an sus-dits.

Et ont, les membres présents à la séance, signé au registre.

Le Maire de la ville du Havre.

Signé : MARION.

CONSEIL MUNICIPAL DE LA VILLE DE NANTES.

(*Séance du 25 Novembre 1886*).

M. Labbé lit l'exposé suivant :

Consultée à ce sujet, la Chambre de Commerce de Nantes n'a pas hésité à donner son approbation à l'idée émise par M. Riondel, ainsi qu'il résulte de la lettre ci-jointe que j'ai reçue de M. le Président de ladite Chambre de Commerce à la date du 29 octobre dernier.

Nous ne pouvons, Messieurs, croyons-nous, que suivre, en cette circonstance, l'exemple de la Chambre de Commerce, et nous vous demandons d'émettre pour les mêmes motifs qu'elle, le vœu suivant :

Le Conseil Municipal considérant :

Que l'institution de tribunaux internationaux rendrait de grands services au Commerce et offrirait si ces tribunaux étaient composés d'après les vues de M. Riondel, toutes garanties d'impartialité et de prompte justice ;

Que cette institution mettrait fin aux difficultés naissant, dans l'état de choses actuel, des questions de compétence dont la solution entraîne souvent des délais successifs et aurait pour résultat d'assurer l'exécution des jugements rendus ;

Emet le vœu que la loi internationale relative aux abor-

dages soit réformée et qu'il soit créé des tribunaux maritimes internationaux.

Nantes, le 17 Novembre 1886.

Le Maire,

Signé : EDOUARD NORMAND.

Le Conseil émet à l'unanimité le vœu qui lui est demandé par l'exposé administratif.

Le Maire,

EDOUARD NORMAND.

CONSEIL MUNICIPAL DE GRANVILLE.

(*Séance extraordinaire du 14 Mars 1887*).

Le Conseil Municipal donne son approbation la plus complète aux idées émises par M. Riondel, capitaine de frégate en retraite dans la conférence qu'il a faite à Granville le 27 Novembre 1886 sur la législation internationale, sur les tribunaux internationaux en matière de litiges maritimes et sur la réglementation des routes à suivre par les paquebots transatlantiques, afin d'éviter les collisions sur les bancs de Terre-Neuve, pendant la saison de la pêche, s'associe entièrement à la délibération prise par la Chambre de Commerce de Granville le 29 Octobre 1886 et prie M. le Maire de Granville de transmettre ses résolutions aux autorités compétentes

Pour le Maire de Granville,

Signé : V. LEMOINE,

ADJOINT.

CONSEIL MUNICIPAL DE ROCHEFORT.

(*Séance du 27 Avril 1887.*)

Présidence de M. P. CHARRON, Maire.

Le Conseil, après avoir délibéré,

Déclare s'associer aux démarches de M. le Commandant Riondel et émet un vœu favorable à leur plein succès.

Le Maire,

Signé : P. CHARRON.

VILLE DE LA ROCHELLE.

La Rochelle, le 14 Mai 1887.

Monsieur le Commandant,

J'ai l'honneur de vous faire connaître que le Conseil Municipal de la Rochelle appréciant toute l'utilité de l'œuvre que vous poursuivez a, dans sa séance du 6 de ce mois, émis un vœu en faveur de la révision des règlements maritimes actuels, de manière à rendre moins fréquentes les collisions en mer, et en faveur de l'institution de tribunaux maritimes internationaux pour juger les litiges entre navires de nationalité différente.

Je suis heureux de vous transmettre ci-joint copie de la délibération prise à cet égard par le Conseil.

Veuillez agréer, etc.

Le Maire,

Signé :

ADJOINT,

CONSEIL MUNICIPAL DE LA VILLE DE LA ROCHELLE.

(Séance du 6 Mai 1887).

Sous la présidence de M. E. Delmas, Maire.

Sur la proposition de M. Verdier, et comme suite à la très intéressante conférence faite à la Rochelle, par M. le Commandant Riondel, le Conseil émet un vœu en faveur de la révision des règlements maritimes actuels, de manière à rendre moins fréquentes les collisions en mer, et en faveur de l'institution de tribunaux maritimes internationaux pour juger les litiges entre navires de nationalité différente.

Pour extrait conforme :

Le Maire,

Signé : DELMAS.

CONSEIL MUNICIPAL DE BAYONNE.

(Séance du 28 Juin 1887).

Sur la proposition de M. le Maire,

Considérant que la loi internationale du 4 Novembre 1879 est reconnue aujourd'hui insuffisante en présence des progrès de la navigation et des sinistres qui peuvent être la conséquence des grandes vitesses aujourd'hui acquises ;

Considérant que les litiges qui peuvent naître des collisions en mer doivent être jugés par des tribunaux composés de manière à faire disparaître toute présomption de partialité ;

Par ces motifs :

Estime qu'il y a lieu de provoquer les mesures nécessaires à une entente commune dans le but de modifier la loi internationale du 4 Novembre 1879. Ces modifications auraient pour effet de rendre plus rares les collisions en mer et de constituer des tribunaux internationaux pour juger les litiges qui peuvent en résulter.

En conséquence il donne son adhésion à la délibération de la Chambre de Commerce de Paris du 13 Juillet, et émet, comme elle, le vœu que le gouvernement français s'entende avec les gouvernements étrangers pour résoudre une question internationale de si haut intérêt.

Signé au registre les membres présents.

Le Maire,

Signé : A. TOUCHARD,

ADJOINT.

CONSEIL MUNICIPAL DE DUNKERQUE

(*Séance du 8 Juillet 1887*)

M. le Maire ajoute que, tout en rendant hommage aux efforts de M. le commandant Riondel pour arriver à faire adopter un ensemble de mesures de précautions afin de sauvegarder la marine marchande et en faisant des vœux pour que ces efforts soient couronnés de succès, le Conseil Municipal ne saurait s'immiscer dans l'étude de questions

qui ne sont pas de sa compétence et qui entrent dans les attributions de la Chambre de commerce.

Signé : Gustave LEMAIRE.

CONSEIL MUNICIPAL DE SAINT-SERVAN

Le Conseil municipal, s'associant au sentiment essentiellement humanitaire qui a inspiré au commandant Riondel la pensée de rechercher les moyens de prévenir les terribles accidents produits par les collisions en mer, émet un avis favorable au programme développé dans la conférence du 19 janvier dernier.

Le Maire,

Signé : François LENORMAND.

CONSEIL MUNICIPAL DE LORIENT

Lorient, le 23 Mars 1888.

Monsieur le Commandant,

Je suis personnellement très heureux d'apprendre que la cause défendue par vous avec tant d'autorité, est une cause gagnée ; et je m'associe aux regrets que vous m'exprimez de voir que la France n'ait pas pris l'initiative de la conférence internationale qui doit, me dites-vous, avoir lieu à Washington le 1er Octobre 1888.

Sous ce pli je vous fais parvenir une copie de la délibération du 13 Février.

Le Conseiller général, *Maire de Lorient*,

Signé : ROUX-LAVERGNE.

(*Séance ordinaire du 13 Février 1888*)

. . . .

M. Péché donne lecture du projet de vœu suivant :

Messieurs,

Le mois dernier, M. le président de la Chambre de commerce a bien voulu inviter les membres du Conseil municipal à assister à une conférence faite par M. le commandant Riondel.

Le sujet traité par le conférencier était intitulé : *Des collisions en mer et de leurs conséquences.*

Plusieurs de nos collègues dont je faisais partie, ont prêté une grande attention à cette question et aux différentes propositions tendant à diminuer, dans la mesure du possible, les effets désastreux des abordages qui engloutissent journellement de nombreuses victimes et avec celles-ci des pertes matérielles considérables.

La ville de Lorient étant essentiellement intéressée dans cette question humanitaire, je viens, Messieurs, vous proposer de vous associer au vœu que j'ai l'honneur de vous soumettre, lequel serait transmis à M. le commandant Riondel, à M. le président de la Chambre de commerce de Lorient et à MM. les Ministres compétents, et ainsi conçu :

« Le Conseil municipal de la ville de Lorient, après avoir entendu les propositions faites par M. le commandant Riondel, dans le but d'amoindrir les sinistres maritimes, s'associe à la Chambre de commerce de Lorient, ainsi qu'à celles de Bordeaux, du Hâvre, de Rochefort, de Dunkerque, etc., pour demander :

1° La révision des règlements et déterminer une entente internationale sur l'éclairage et les signaux à bord des bâtiments.

2° Qu'une étude soit faite en vue de créer des tribunaux internationaux, pour juger les litiges maritimes résultant des abordages en mer, toutes questions qui intéressent d'une façon spéciale la population maritime de Lorient. »

J'ose espérer, Messieurs, que vous n'hésiterez pas à donner cette marque de confiance et d'encouragement à cet

officier supérieur en retraite qui consacre son temps et ses forces à la défense d'une cause si patriotique et si humanitaire.

Lorient, le 11 Février 1888.

Signé : PÉCHÉ,

Conseiller Municipal.

A l'unanimité, le Conseil s'associe au vœu présenté par l'honorable M. Péché.

Le Conseiller général, Maire de Lorient,

Signé : ROUX-LAVERGNE.

CONSEIL MUNICIPAL DE LA VILLE DE SAINT-MALO.

(*Séance du 4 Juin 1888.*)

Président : M. Louis MARTIN, Maire.

Ls Conseil Municipal, ayant examiné et étudié avec intérêt le programme de M. le Commandant Riondel, lequel a pour but d'arriver aux moyens de prévenir autant que possible les accidents de mer, tels qu'abordages, etc., s'associe entièrement aux idées émises par M. Riondel, et, à l'unanimité exprime le vœu :

1° Que l'on détermine et impose une voie d'aller et une voie de retour pour toutes les lignes de paquebots.

2° Que l'on fixe la vitesse maximum des navires en temps de brume et dans toute circonstance où une grande vitesse peut devenir un danger pour la sécurité de la navigation.

3° Que l'on modifie les feux actuellement en usage

(rouge et vert), qu'on augmente leur puissance, et que l'on rende obligatoire le port d'un feu permanent à l'arrière.

4° Qu'on établisse des tribunaux maritimes internationaux pour juger les litiges en cas de collisions et que ces tribunaux soient composés, par portions égales, de juges de la même nationalité que les intéressés et, en plus, d'un juge d'une nationalité étrangère.

Fait et délibéré en séance, les jour, mois et an que dessus.

Pour extrait conforme :

Le Maire,

Signé : Louis MARTIN.

SEPTIÈME DOSSIER

Extraits de lettres relatives à la question

Nous publions dans ce dossier des extraits de lettres de personnes de la marine, de la politique et du commerce ayant joué un rôle ou s'étant intéressées particulièrement à la question.

LETTRES DE L'AMIRAL GICQUEL DES TOUCHES.

PREMIÈRE LETTRE.

Versailles, le 6 Mars 1886.

Mon cher Riondel,

J'achève la lecture du travail que vous m'avez adressé sur les collisions en mer. J'espère que vous parviendrez à résoudre les questions importantes que vous avez posées.

Aujourd'hui, le plus grand des dangers de la navigation est, sans contredit l'abordage, et rien n'est fait pour le conjurer quand il serait facile d'en diminuer les chances.

La plus grande de vos difficultés est d'en venir à mettre d'accord, en France, les Ministères qui doivent s'occuper de la question. C'eût été le devoir et l'honneur du Ministère de la Marine de la revendiquer, car tout ce qui se passe sur l'eau est de son ressort.

Il y a longtemps que le peu de portée du feu vert, surtout avec un peu de brume est un fait reconnu. N'étiez-vous plus sur la *Bretagne*, lorsque nous avons expérimenté des fanaux de signaux colorés, proposés par le capitaine de vaisseau, depuis contre-Amiral Lageol ? Un des principaux motifs du rejet de ces fanaux fut le peu de portée du fanal vert et la facilité avec laquelle nous le confondions avec le feu blanc lorsqu'un léger rideau de brume venait à s'interposer.

Je ne vous dis pas *courage*, parce que vous n'avez pas besoin d'être excité dans la voie que vous suivez, mais je vous souhaite une prompte réussite dans l'intérêt de la vie de nos marins.

Il ne suffit pas d'avoir des Sociétés de Sauvetage pour les naufrag s de nos côtes, il faut éviter ses écueils bien plus dangereux qui filent douze nœuds, et au-delà, et qui ne figurent pas sur les cartes.

Signé : GICQUEL DES TOUCHES.

DEUXIÈME LETTRE

Versailles, le 9 Avril 1886.

« Ne vous fatiguez pas trop : Qui veut voyager loin, ménage sa monture. Ménagez votre santé et rappelez-vous que toutes les œuvres sérieuses ont besoin d'un certain temps pour aboutir. »

Signé : GICQUEL DES TOUCHES.

TROISIÈME LETTRE

Versailles, le 21 Décembre 1886

Il me semble que le Ministère de la marine ne devrait pas se laisser devancer dans cette question importante et qu'il lui appartiendrait d'en provoquer la solution. Mais comment les ministres peuvent-ils trouver le moyen de travailler aujourd'hui ?

Signé : GICQUEL DES TOUCHES.

QUATRIÈME LETTRE

Versailles, le 3 Février 1888.

Je suis enchanté de voir le succès qu'ont eu vos dernières conférences. Le besoin d'une législation internationale saute aux yeux pour arrêter les véritables actes de vandalisme que les journaux signalent si fréquemment, cet hiver encore. Il n'y a que la résistance de l'Angleterre qui puisse arrêter le gouvernement français, mais elle suffit pour le paralyser.

Néanmoins, si le Ministre actuel s'en mêle, il est assez intelligent pour comprendre que son initiative est indiquée dans une pareille question et qu'il ne suffit pas de voir vos efforts avec plaisir, qu'il faut y participer, autrement le rôle du Ministre serait d'être traîné et ne serait plus de diriger.

Je lisais ces jours-ci le budget de la Société de sauvetage. Faire tant d'efforts pour sauver les marins sur la côte et les noyer avec tant d'indifférence au large, c'est le comble de l'absurdité. Notre époque est pleine de pareils contrastes.

Signé : GICQUEL DES TOUCHES.

LETTRE DE M. MANCEL

COMMISSAIRE-GÉNÉRAL DE LA MARINE

Président de la conférence du Hâvre

Hâvre, 9 juillet 1886.

J'estime que, grâce à vos efforts, la question est assez mûre pour passer de la période des idées et des projets, à l'état définitif, c'est-à-dire à un projet de convention internationale à discuter par des délégués de puissances.

Signé : Em. MANCEL.

LETTRE DE M. LE MARQUIS DE LA FERRONNAYS

---

13 Août 1886.

J'espère que votre activité sera entièrement récompensée par le succès ; partout où vos idées ont pénétré, elles sont sérieusement examinées, ce qui est énorme quand il s'agit de réformes.

Signé : LA FERRONNAYS.

LETTRES DE M. LE CONTRE-AMIRAL JUIN

Rochefort, 16 Mai 1887.

Je pense que tout finira par marcher sinon complètement dans le sens de vos désirs, du moins pour le plus grand

bien de la cause à laquelle vous vous êtes attelé avec tant de dévouement et de désintéressement.

---

15 Juin 1887.

Mon cher Commandant,

Courage, je ne doute pas que vous ne soyez plus fort que tous vos contradicteurs.

Signé : JUIN.

LETTRE DE M. DE LA FERRONNAYS

A M. LE CONTRE-AMIRAL JUIN

Monsieur l'Amiral,

J'ai l'honneur de vous accuser réception de la délibération de la Société de Géographie de Rochefort, que vous avez bien voulu m'adresser. J'ai joint ces documents aux pétitions que j'ai déposées samedi sur le bureau de la Chambre des Députés avec mon rapport.

Il importe maintenant que l'impulsion donnée par M. le commandant Riondel à cette grosse question des réformes maritimes ne s'arrête pas. Les idées préconisées par cet officier supérieur ont soulevé ici d'assez nombreuses objections auxquelles se sont associés des officiers de la marine militaire et les grandes Compagnies de navigation.

Il faut donc que la pression de l'opinion publique impose une solution conforme aux intérêts de l'humanité et c'est à cela que pourront s'employer utilement tous ceux qui, avec une compétence à laquelle je ne saurais prétendre ont jugé dignes d'être prises en considération les propositions de M. Riondel.

Veuillez agréer, etc.

Signé : LA FERRONNAYS.

LETTRE DE M. LE CAPITAINE DE VAISSEAU JACQUES DIT LAPIERRE

Rochefort, 13 Mai 1887.

Vous arriverez au succès de votre bien noble entreprise. Votre vieux compagnon d'armes sera fier de voir un marin distingué à la tête de cette grande question humanitaire.

W. LAPIERRE.

LETTRE

DE M. LE C.-AMIRAL MARTINEAU DES CHESNEZ

17 Mai 1887.

Vous préparez l'opinion, mon cher commandant, ici, là et partout, et c'est beaucoup.

Mais, quels personnages attacheront le grelot d'une conférence internationale devenue de toute urgence?

Signé : H. MARTINEAU DES CHESNEZ.

LETTRE

DU PRÉSIDENT DE LA CHAMBRE DE COMMERCE
DE ROCHEFORT

Rochefort, le 26 Avril 1887.

Le Président de la Chambre de commerce, à Monsieur le commandant Riondel.

Je suis heureux et fier de cette circonstance, qui m'a permis de faire votre connaissance et puis vous assurer que désormais vous ne comptez pas de plus fervent défenseur de cette cause que vous servez avec autant de talent que de dévouement. Vous pouvez absolument compter sur tous les membres de la Chambre dont j'ai l'honneur d'être le président pour vous faciliter votre tâche, dans la délibération qui sera prise.

Veuillez agréer, etc.

Signé : LESUEUR.

Président de la Chambre de commerce de Rochefort.

LETTRE

DU PRÉSIDENT DE LA CHAMBRE DE COMMERCE
D'ABBEVILLE

Abbeville, le 1er Juin 1887.

Monsieur,

Si les questions maritimes ne trouvent pas ici autant que dans les grands ports de mer, un auditoire au courant, tout

au moins se dégage d'une façon nette et précise, l'opinion que votre initiative aboutira à un résultat sérieux. Un ordre d'idées dont le public ne se préoccupait pas est maintenant au grand jour, appelle la discussion, et fait son chemin dans le monde.

Je ne puis donc que vous engager à continuer votre propagande, peu à peu vous ferez augmenter le nombre de vos adhérents et vous aurez rendu ainsi un service sérieux à la société et à l'humanité.

Veuillez agréer etc.

Signé : MONCHAUX.

HUITIÈME DOSSIER

Lettres et opinions d'Officiers-généraux de la marine militaire au sujet des routes internationales de navigation

La première partie de ce livre — les routes de navigation — avait été publiée d'abord dans le *Cosmos* et les *Tablettes des Deux-Charentes*.

Cette étude nous a valu un certain nombre de lettres auxquelles nous attachons un très grand prix. Plusieurs officiers-généraux de la marine nous ont fait l'honneur d'apprécier notre travail.

Quelques-uns d'entre-eux — la majorité — sont favorables.

Les autres le sont moins ou laissent entrevoir les difficultés.

Une seule opinion est contraire : celle de M. le vice-amiral Cloué, avec cette circonstance particulière que l'amiral, dans une brochure précédente, s'était montré favorable aux routes de navigation.

Aucun esprit de système ne nous anime. Nous cher-

chons simplement la vérité. Nous publions donc aussi bien les lettres favorables que les lettres contraires. Le dossier sera plus utile et plus intéressant.

Nous terminons par les lettres de l'amiral Cloué. Nous essayons de répondre directement à chacun des points.

Le lecteur appréciera.

Versailles, 9 Juillet 1888.

Mon cher Riondel,

J'ai lu avec le plus grand intérêt vos articles sur les *Routes internationales de navigation.* A mon avis vous êtes dans le vrai en réclamant comme une nécessité de les imposer après une étude approfondie.

Le pays qui refuserait de se soumettre à la décision prise par les autres puissances réunies, se constituerait en véritable état d'assassinat sur la plus grande des échelles.

Ne vous plaignez donc pas de l'ouvrage publié par le commandant Banaré. Il a montré les difficultés à surmonter avec sa lucidité habituelle et une très grande connaissance de la navigation de l'Atlantique Nord. Son livre sera un excellent point de départ pour la solution de ces difficultés, qui ne me paraissent pas insurmontables.

Il n'est pas du tout prouvé, à mes yeux, que la spéculation ne soit pas plus intéressée que le véritable commerce maritime au maintien de ce qui se passe. Ce dernier trouverait, sans doute, des avantages à l'adoption des routes internationales qui offriraient plus de sécurité à la navigation. Il faut en effet gagner beaucoup d'argent pour compenser la perte de tant de magnifiques navires coulés avec leurs riches chargements. Or, le commerce honnête ne gagne pas beaucoup d'argent.

Y gagnerait-il quelque chose de moins que ce serait une honte de mettre cette différence dans les profits réalisés, en balance avec les milliers d'existences sacrifiées, chaque année, par suite d'une indifférence qui contraste avec les efforts faits par les Sociétés de sauvetage, sur toutes nos côtes, pour le salut de quelques marins.

Votre idée généreuse prévaudra et vous aurez le mérite

de l'avoir poursuivie au milieu des contradictions ; mais ce qui me peine c'est que partie de France, partie d'un officier de notre marine, cette idée va nous être enlevée par une puissance étrangère et ce sera, sans doute l'Amérique qui, dans son Congrès de Washington, aura l'honneur de poser un problème que vous avez soulevé depuis plusieurs années.

Agréez, mon cher Riondel, l'assurance de mes sentiments affectueux.

Vice-Amiral GICQUEL DES TOUCHES,

Ancien ministre de la Marine.

Paris, 21 Juillet 1888.

Mon cher Commandant,

Il n'est pas un marin, il n'est pas un homme qui ne soit ému jusqu'au fond de l'âme de ces catastrophes maritimes si souvent répétées.

Il est nécessaire, il est *indispensable* que les nations maritimes se liguent ponr soustraire les générations futures à l'effroyable destruction des collisions en mer.

Désormais, l'énorme vitesse du navire à vapeur le rend maître absolu du point de l'horizon que vise le compas de route ; une route d'aller et une route de retour s'imposent, qu'il s'agisse de l'entrée d'un port, ou des grandes allures sur les Océans, le navire à vapeur doit se tenir dans des limites déterminées par le verdict d'une ligne maritime.

La peste à bord est horrible ; le feu dans une cale fait frémir ; le cyclone, le naufrage broyant le misérable navire, sont les terribles jeux auxquels se heurte l'homme de mer ; si le corps est épuisé l'âme résiste car on lutte. Mais comment redire les angoisses de celui qui, en pleine sécurité, tout-à-coup, sans avertissement, sous son étrave, par un choc quelquefois à peine sensible, voit en dix ou douze minutes sombrer un navire, — demeure de plusieurs centaines d'êtres— que dire de ceux qui vont à l'abîme !

Vous avez eu l'honneur de vous dévouer à cette rude tâche de soustraire à la rage de la collision maritime le peuple des matelots.

Contre-Amiral FLEURIOT DE LANGLE.

Paris, 21 Juillet.

Mon cher Commandant,

Je suis complètement de l'avis des Amiraux Gicquel des Touches, Fleuriot de Langle, Juin, etc , et j'approuve grandement la campagne que vous entreprenez.

Je fais des vœux pour la mise en pratique de vos idées. Il est impossible qu'après des catastrophes aussi fréquentes, les Etats n'ouvrent pas enfin les yeux.

Vice-Amiral RIBOURT.

Rochefort, 18 Juillet 1888.

Mon cher Commandant,

Il me semble que vos articles sur les routes internationales de navigation vous mettent aujourd'hui dans la situation de ces inventeurs qui ont usé temps, argent et peine pour faire comprendre autour d'eux le bénéfice, le bienfait de leur invention.

Vous n'êtes pas soutenu par tous les marins et vous êtes peut-être abandonné par ceux dans lesquels vous mettiez votre plus ferme espoir

Que voulez-vous ? C'est la faute de l'espèce humaine. Chez quelques-uns l'intérêt particulier domine tout.

Courage ! Je sais que vous êtes de ceux qui marchent toujours, et quand même, pour la réalisation des idées justes surtout lorsqu'elles doivent, comme ici, avoir pour conséquence la conservation d'un grand nombre d'existences de marins et de passagers.

Sur votre nom ne rejaillira peut-être pas tout l'éclat qui vous serait dû. Qu'importe !

Votre conscience vous dira qne vous avez rendu un grand service.

Courage ! Je crois que vous êtes dans le vrai et je vous souhaite prompte réussite.

Contre-Amiral MAUDET.

14 Juillet 1888.

Mon cher Commandant,

J'estime que pour le but que vous poursuivez avec tant de persistance et de dévouement mon intervention est de si mince valeur que je n'ose la produire. Si j'avais dans la marine la notoriété très incontestée de l'Amiral Gicquel, je n'hésiterais pas.

Croyez bien d'ailleurs que j'ai conservé à l'ancien camarade de l'*Eylan*, le souvenir affectueux qu'il mérite à tous égards.

Contre-Amiral LEBLANC.

Lanbard, près Anbusson, le 8 Août 1888.

Mon cher Commandant,

Vous pouvez user comme vous l'entendrez de ma précédente lettre. Je regrette seulement son peu d'importance pour le but si important que vous poursuivez et dont rien ne saurait vous enlever le mérite d'avoir été un des champions militants les plus zélés.

Contre-Amiral LEBLANC.

LETTRE DE L'AMIRAL MARTINEAU DES CHESNEZ.

Rueil, 13 Juillet 1888.

Mon cher Commandant,

Je vois bien qu'en octobre prochain, les Etats-Réunis réunissent à Washington un congrès pour traiter la ques-

tion des collisions en général et des moyens d'y remédier (ce que ne fait pas la vieille Europe) ; mais pour un sujet aussi complexe, sommes nous préparés à la discussion ? Avons-nous notre programme et par qui a-t'il été étudié ? Avons-nous eu soin de le communiquer à nos voisins d'Europe ? Avons-nous cherché à nous présenter avec nos propres idées, à Washington où nous trouverons peut-être que l'on a des objectifs tout différents des nôtres ? Si cela n'a pas été fait, je crains bien qu'il n'y ait quelque confusion.

Tant de points sont à considérer dans les questions qui se débattront à Washington, que tous doivent avoir été examinés au préalable et étudiés. L'homme qui représentera la France au congrès devra être pénétré, surtout, des résolutions bien arrêtées de la commission française, et être prêt à toutes les discussions.

Il faudra arriver là-bas à une discussion pratique.

Le but que vous poursuivez avec une énergie si méritoire est celui de la protection de la vie humaine. Est-ce celui qu'a en vue le congrès de Washington, ou bien la préservation de la propriété maritime ? Jusqu'ici hommes et lois se sont plus préoccupés de la seconde que de la première.

Quand je lis des récits de collisions ayant pour conséquences quelques noyades, on ne nous dit pas ce qu'on a fait pour les familles, et si l'émigrant arrêté dans son voyage, a été indemnisé, etc., mais on fait un concert d'éloges (très légitime, je le veux bien) pour glorifier la conduite du capitaine et de ses officiers.

Connaissez-vous beaucoup de gens, en France, qui lisent les terribles bulletins du *Veritas*, les registres du *Lloyd* et la *Shipping Merchant Gazette?* Si cela se faisait, on finirait bien par s'émouvoir, en voyant si souvent le terrible *crew drowned* (équipages noyés).

On devrait aussi, avant de discuter les règles internationales, s'occuper de ce qui se passe *chez soi*, et savoir si chacun n'aurait pas des mesures à prendre, et quelques progrès faciles à réaliser ?

Pourquoi la compagnie Cunard n'a t'elle pas à enregistrer une seule collision ? et Dieu sait si elle navigue partout.

Pourquoi les Messageries Maritimes qui parcourent suffisamment l'étendue des mers, n'ont-elles, elles aussi, à enregistrer aucune collision ?

Les Cunard, les Messageries, et plusieurs autres consentiront-elles volontiers à modifier leurs routes inoffensives sur le globe ?

Si je vous parle de ceci, mon cher Commandant, c'est

que j'estime que bien des questions *at home* pourraient et devraient être réglées avant d'entrer dans le vaste domaine international, c'est ensuite pour justifier l'opinion que j'ai émise tout à l'heure — qu'il nous faut, avant d'aller à Washington, un programme préparatoire grandement étudié et discuté à fond ; programme qui nécessite le concours d'esprits éclairés, vraiment libéraux et philanthropes.

Vous aurez certainement l'honneur d'avoir été, et d'être le champion d'une grande cause. Tout ce que je vous dis vous prouvera, je l'espère, que si j'entrevois de grandes difficultés pour l'accomplissement de la tâche, je suis bien loin d'en méconnaître la *nécessité qui se démontre par les désastres de chaque jour.*

Pour cette grande œuvre de la protection de la vie humaine sur mer — œuvre difficile entre toutes — parce qu'elle se heurte au progrès lui-même, parce qu'elle va à l'encontre de tant d'intérêts, sera-t-on bien en mesure de la poursuivre en octobre, en s'asseyant en Amérique à une table de congrès où seront représentés précisément des intérêts contraires, et avant qu'une sorte d'entente se soit établie entre les représentants de ces intérêts ?

Suffit-il pour protéger la vie humaine, comme elle devrait l'être, à la fin du XIXe siècle, d'un système perfectionné de feux et de signaux de brume ? Alors, que l'on fasse appel à la science ; que l'on donne des prix et des récompenses, et cela se trouvera aussi bien qu'on a trouvé la lampe de sûreté au début de ce siècle.

... Suffit-il également — bien que ce soit autrement délicat — de tracer des routes à la grande vitesse ?

La protection, pour être efficace, n'atteindra-t-elle pas des bénéfices, ou ne réduira-t-elle pas des dividendes ?

Les divers Etats modifieront-ils les cahiers des charges des compagnies qu'ils subventionnent, et auxquelles ils sont conduits de plus en plus à imposer la vitesse ?

Le congrès de Washington se bornera-t'il à décréter tous les moyens qu'il croira les plus efficaces pour empêcher les collisions ? Est-ce seulement ce que vous demandez ?

Se bornera-t'on, en cas de désastre, à déplorer et à punir, si on le peut, l'inexécution des prescriptions plus sages dont on sera convenu, sans s'occuper, beaucoup plus qu'aujourd'hui, des marins et des passagers disparus. Je veux dire de leurs familles ? Dans ce cas, il y aura atténuation du mal mais rien de plus.

Vous n'avez pas oublié l'émotion causée, il y a 15 ans, en Angleterre, par des disparitions continuelles de navires.

Les uns naviguaient avec des carènes qu'on crevait d'un coup de pied. D'autres chargeaient des blés *en vrac.* D'autres enfin brûlaient à la mer, incendiés par leur char-

gement de pétrole. On a remédié à tout cela, et il y a eu des actes du parlement, mais je ne me rappelle pas que les armateurs aient jamais été condamnés à indemniser largement les familles des victimes, si nombreuses encore depuis 1873. C'est le cas de reconnaître, qu'en France, en fait d'indemnités pour des accidents dans le travail professionnel, il vaut mieux être ouvrier électeur que marin.

Vous avez fait la campagne d'Irlande. De mon temps du moins, je me souviens, en constatant le mauvais état de ces barques qu'on appelait des bâtiments, d'avoir dit à un armateur : « Vous tentez Dieu » ; plusieurs dans le nombre disparaissaient, en effet ; c'était une perte à calculer, on la calculait — navire et armement — l'équipage comptait pour peu de chose. Il ne comptait pour rien.

J'estime qu'en France nous devrions bien préparer notre discussion au congrès de Washington et savoir bien précisément ce que nous voulons. Il y a certainement chez nous des divergences de vues, puisque le chef du bureau des instructions nautiques conteste la possibilité de routes définies d'aller et de retour, et que d'autres — vous en particulier — admettent au contraire que ce tracé est possible.

Il faudrait bien s'entendre avant le mois d'octobre. Vous parlez bien des *pilot charts* et d'un nouvel album de routes, mais si ce sont là de précieux documents, rien n'oblige et ne peut obliger encore un capitaine à les observer.

Pour en venir à consacrer cette obligation il faudrait une presque *unanimité* dans les vues.

La question des routes et des vitesses à réduire — de nuit et de brume — dans les mers resserrées et aux approches des ports, a-t'elle été étudiée et est-elle mûre ?

Je me suis laissé aller à causer avec vous au courant de la plume.

Je vous adresse le témoignage de mes sentiments bien affectionnés.

Contre-Amiral,

H. Martineau des CHESNEZ.

Paris, 11 Juillet 1888.

Mon cher camarade,

Vous avez entrepris une campagne qui vous fait grand honneur, et dont le côté humanitaire ne peut qu'être approuvé de tous ; mais, au point de vue technique, et avec l'estime et l'attachement que je vous ai voués depuis longues années, j'ai grand regret de ne pouvoir m'associer entièrement à vos propositions.

Voici la mesure et les raisons de cette réserve, qui m'est imposée par ma situation d'ancien officier de la marine :

Dans vos quatre propositions, j'adhère pleinement à la 3e (perfectionnement des signaux, feux, etc).

La 4e (tribunaux maritimes internationaux) propose une institution qui serait un grand progrès, il est utile de la provoquer ; mais je pense qu'elle ne pourra se réaliser qu'après qu'on sera convenu de règles internationales pour la navigation. Et ce sont précisément ces règles (portées aux art. 1 et 2) qu'il me semble prématuré de vouloir établir.

En effet les deux routes d'aller et de retour, réclamées par l'article 1er, pourront bien être données comme indication, conseillées comme un élément de sécurité pour chaque bâtiment ; mais j'estime que l'on ne pourra pas incriminer le capitaine qui s'en sera écarté. Le navire le plus puissant sera souvent obligé de quitter la voie prescrite, sous la pression du vent et de la mer. En outre, il ne me semble pas bon d'ajouter ce souci d'une route immuable à l'immense responsabilité du capitaine en lutte avec la tempête.

Quant à la diminution de vitesse dans les détroits ou parages dangereux, il serait bien difficile de la préciser. On ne pourra guère descendre au dessous de 10 nœuds, surtout si l'on vient à réaliser les 30 nœuds que vous pressentez. Or avec des vitesses de 10 nœuds, les conséquences d'un abordage, ou la difficulté de le prévenir, ne me paraissent guère moindres qu'avec des allures plus rapides.

Il y a pourtant des améliorations à apporter au régime actuel, la lutte que vous soutenez est noble et bonne. Mais le jour ne me semble pas venu d'imposer aux bâtiments des règles qui seraient d'une application difficile, quelque-

fois impossible, ou des vitesses qui deviendraient bientôt un anachronisme avec les rapides progrès dont nous sommes les témoins.

Croyez-moi toujours votre affectionné,

Contre-Amiral GRASSET.

Paris, le 20 Août 1888.

Mon cher Commandant,

Vous me demandez mon avis sur une des questions les plus délicates et les plus internationales qui puissent être posées dans la marine.

Tracer des routes d'aller et de retour aux navires pour toutes les grandes lignes qu'ils parcourent et forcer les capitaines de s'y maintenir malgré les circonstances de mer et de vent.

Il est certain que si de pareilles règles étaient ou pouvaient être adoptées les abordages ne se pourraient faire que par l'arrière, les navires rapides embrochant les lents en cas de brouillard; mais je ne saisis pas bien comment l'on peut prescrire ces routes dans l'état actuel de nos connaissances.

Ainsi par exemple, entre la Manche et New-York. comment conserver une ligne fixe malgré les mouvements désordonnés des glaces.

Dans les changements de moussons de la mer des Indes comment prescrire à date fixe une modification dans les lignes suivies puisque les moussons ont des époques variables.

Comment se comportera-t-on soit dans l'Océan Atlantique, soit ailleurs, en présence d'un typhon.

Les cas exceptionnels ne seront-ils pas aussi fréquents que les autres.

Je pense, au fond, que cette question n'est pas suffisamment murie, et qu'avant de légiférer il faudrait avoir des connaissances météorologiques qui nous manquent.

La coutume doit précéder toujours le règlement et rien de sérieux n'est encore fait par les capitaines eux-mêmes,

Attendons encore une génération, une unification plus complète des navires, la disparition de la flotte à voiles, si elle doit disparaître, avant de toucher à cette liberté d'allure dans la mer qui fait les bons capitaines.

Pour vous le navire devient un projectile, le capitaine un artilleur doublé d'un mécanicien, cela sera peut-être vrai mais je ne le pense pas voir.

Je regrette, d'ailleurs, la marine à voiles ! comme beaucoup de personnes de mon âge.

Cela ne m'empêche pas d'applaudir aux efforts des chercheurs et je vous remercie du bon souvenir que vous m'avez envoyé.

Votre tout dévoué,

Signé : BOUQUET DE LA GRYE.

Nous avons souligné le principal passage de cette lettre afin de le mettre en relief.

Si les routes d'aller et de retour étaient adoptées, si on contraignait les capitaines des paquebots et des vapeurs de grande marche, à se maintenir sur ces voies de *sécurité générale*, les abordages ne *pourraient plus se faire que par l'arrière*.

Ce point est reconnu par un spécialiste aussi éminent que M. Bouquet de la Grye, nous en prenons acte. Cette vérité peut désormais passer à l'état de principe. Tout le monde le comprend, d'ailleurs, qu'un *feu permanent* placé à l'arrière empêcherait les navires rapides d'embrocher les navires lents en cas de brouillards.

Le résultat sera *certain* si les doubles routes sont imposées par le législateur international.

M. Bouquet de la Grye pose trois objections. Nous allons les examiner, dans le même ordre.

1er point. — *La route de New-York.*

Nous avons traité cette question dans tout son développement en répondant au Mémoire sur les Collisions en mer du chef du bureau des instructions nautiques. Il est donc inutile d'insister. Il nous reste à étudier les deux autres objections.

2° *Les changements des moussons.*

Il est bien certain que la mousson qui finit et celle qui va la remplacer se succèdent à des époques variables, mais cette époque de transition est toujours signalée par la lutte et le combat des deux vents opposés. Il en résulte une zône de calmes, de brises folles ou de vents modérés. Il est donc possible sans inconvénient de prescrire une date pour le tracé de doubles-voies correspondantes à chacune des moussons.

3e point. — *Les typhons, cyclones, etc.*

Ces grands cataclysmes de l'atmosphère sont exceptionnels *relativement*. Ils constituent des cas de force majeure comme le sont sur les continents les tremblements de terre. Nous admettons que ces météores obligent les navires à sortir des routes maritimes. Où sera le mal ? En quoi cela peut-il nuire à leur établissement jugé nécessaire ?

Le bâtiment sorti de sa route (en pareille circonstance) sera *indemne* si, devant le tribunal, les juges admettent le cas de force majeure. En un mot, on appréciera sur mer comme cela a lieu sur terre.

Dans les tempêtes déchaînées qui mettent en péril la vie des navigateurs, on ne s'aborde pas, ou bien si on le fait, le compte est vite réglé. Les deux adversaires disparaissent à la fois dans la tourmente. Tous les bâtiments suivent pour ainsi dire la même voie ; *la route du salut* qui les éloigne du centre de l'ouragan.

Là encore, les collisions sont à craindre seulement de l'arrière.

Le mauvais temps, en somme, est dans la vie une fraction minime. Les paquebots modernes trouveront *exceptionnellement* des cas de force majeure qui les contraindront à ne pas suivre les routes internationales dont le but est de sauvegarder la vie sur mer.

La liberté des routes est la cause véritable des sinistres. Comment en serait-il autrement, avec des vitesses de 20, et même de 26 nœuds — 48 kilomètres — allure récente que vient d'obtenir *officiellement* un bâtiment du port de Cherbourg. Les capitaines de paquebots n'auront jamais *qu'un seul* objectif — faire leur traversée la plus rapide, à tout prix.

Nous ne croyons donc pas que la *coutume puisse précéder le règlement.* Cela existe à terre ; c'est absolument impossible avec les rivalités de la marine à vapeur.

Avant de construire les routes terrestres, on exige une enquête. On consulte les intéressés. Si les innocentes et innombrables victimes des collisions en mer pouvaient quitter un beau jour les abîmes de l'océan où elles ont été englouties d'une manière si dramatique ; si elles avaient un seul instant voix au chapitre de cette enquête maritime, les routes de navigation seraient votées partout avec acclamation.

Il y a des cris auxquels l'âme humaine ne saurait résister. Jamais on n'aurait entendu d'accents aussi terribles et plus déchirants.

Comment aurait-on le sang-froid et le courage d'attendre encore une génération nouvelle en présence de pareilles douleurs ?

Nous regrettons également la marine à voiles. Si ses beaux jours d'autrefois devaient reluire, elle saluerait avec enthousiasme le tracé des routes de navigation. Elle trouverait, en effet, marqués et dessinés sur

les cartes marines — comme des barrières protectrices — les plus redoutables dangers des navigateurs.

Si, comme le dit M. Bouquet de la Grye, les doubles routes ont pour *effet certain* de supprimer les collisions autres que les abordages de l'arrière, l'opinion publique saura bien les imposer. On calmera sûrement toutes les oppositions, ainsi que les résistances intéressées.

LETTRE DE M. LE V.-AMIRAL CLOUÉ.

Paris, le 25 Juin 1888.

Mon cher Commandant,

On me cite un article du *Cosmos*, dans lequel vous invoquez l'autorité de mon nom, pour appuyer des arguments sur la nécessité d'imposer aux capitaines, deux routes de navigation d'aller et retour, qui seront portées sur leurs cartes.

Il est très vrai, que dans une *note* que j'ai ajoutée au travail du lieutenant de vaisseau Serpette, « La navigation en temps de brume », j'ai émis cette idée au courant de la plume, préoccupé que j'étais de trouver un moyen d'éviter les occasions d'abordage.

Mais j'ai émis cette idée un peu trop vite, je l'avoue, tant elle me paraissait naturelle, et l'examen plus approfondi de la question, m'a démontré depuis, que cette solution si simple en apparence, n'est pas susceptible d'être adoptée.

En admettant, ce dont je doute beaucoup, que l'on puisse par une entente internationale, adopter des routes d'aller et de retour, il y a :

1° Les points de départ des divers ports anglais et français qui entraînent à des croisements de routes un peu en dehors de l'entrée de la Manche, et c'est justement un des endroits où il y a le plus de chances de rencontre et par suite, de collision.

2° Les bâtiments à vapeur à grande vitesse, seuls, pourraient suivre exactement ces routes, grâce à leurs puissan-

tes machines. Mais par certains temps forcés, ils seront dans l'obligation de modifier leur route ; de plus, à certaines époques, sur la ligne de l'Amérique du Nord, les banquises ne permettront pas de suivre le tracé règlementaire indiqué sur les cartes.

3° Les bâtiments à vapeur de moindre puissance, s'écarteront encore plus de cette ligne, dès qu'une forte brise les obligera à établir les voiles-goëlettes pour soulager leurs machines.

4° Enfin, il y a les bâtiments à voiles. J'ai dit il est vrai, dans la note sur laquelle vous vous appuyez, qu'ils s'efforceraient de naviguer en dehors de la route tracée aux navires à vapeur.

Mais en y songeant de nouveau, je ne peux me dissimuler qu'il y a toutes les chances possibles pour que le voilier qui fait bonne route dans les environs de la ligne où les chances de rencontre d'un vapeur sont possibles, continue néanmoins, en se promettant tout simplement de veiller.

5° Les mers sont sillonnées aujourd'hui par tant de lignes de paquebots, qu'une règlementation des routes à suivre, ne me paraît pas pouvoir faire l'objet d'une convention internationale. La route des Anglais n'est pas celle des Français ni celle des Allemands, etc. Et si une collision a lieu en dehors de la route prescrite : il y aura toujours un des navires (sinon les deux) qui prouvera que c'est par suite d'un cas de force majeure, qu'il s'est écarté de la route réglementaire.

6° En résumé, si j'ai manifesté le désir de voir se produire une entente internationale sur les routes de navigation : je suis obligé de reconnaître, après y avoir bien réfléchi, que *ce n'est que de la théorie*, et que cela n'a dans la pratique aucune chance de conduire au résultat désiré et recherché.

L'espèce de changement d'opinion que l'on me reprochera peut-être, prouve tout simplement que je suis un homme consciencieux. Il n'y a que ceux qui ne travaillent pas, qui ne modifient pas leur jugement sur certaines questions.

Veuillez donc, mon cher Commandant, ne pas vous autoriser de mon nom au Congrès de Washington, ou ailleurs, si ce n'est dans le sens de la présente lettre, que je vous autorise parfaitement d'ailleurs, à publier dans votre *Revue*, si cela vous convient.

Veuillez agréer, mon cher Commandant, l'expression de mes sentiments très distingués.

Vice-Amiral C. CLOUÉ.

RÉPONSE AUX OBJECTIONS PRÉCÉDENTES

1er point. — On s'est bien entendu, une première fois, sur le règlement international actuel. On conclut tous les jours des conventions de pêche, monétaires, postales et autres, aussi délicates et plus épineuses que le règlement des routes de navigation.

Pourquoi déclarerait-t-on avant d'avoir fait l'essai oyal, que l'entente internationale est impossible ?

2° Les routes maritimes se croiseront comme les routes terrestres. Il est important de déterminer, de *fixer* et de limiter ces points dangereux.

Les routes d'accès des ports — à double voie également — viendront déboucher dans les *grands collecteurs*. Est-il facile de les concevoir ? Est-il plus difficile de les tracer sur une carte, *si on le veut bien* ?

Si les tracés sont marqués sur le plan ; si les navires à vapeur (par une *sanction suffisante*) sont obligés de les suivre, les abordages diminueront notablement.

3° Si une circonstance de force majeure — avaries, temps forcé ou autre raison — fait sortir de la *route imposée* par la carte, un bâtiment à vapeur auteur d'un abordage, le tribunal *appréciera* ses raisons. Sur terre, un prévenu peut dire tout ce qu'il juge utile à sa défense. Le rôle des juges est d'apprécier.

4° Les bâtiments à voiles navigueront à leur gré, demain comme aujourd'hui. Les routes tracées sur la carte leur indiqueront les zônes dangereuses, bien *délimitées*. Ces voies tracées seront pour ainsi dire comme les *barrières* préservatrices de nos voies ferrées.

5° Jusqu'à présent, la liberté de chacun a été *illimitée*. On suit, au gré de ses désirs, sans réglementation

la route la plus courte, la plus rapide (sans aucune responsabilité). Mais cette liberté est dangereuse et coupable.

Les navires à vapeur actuels — véritables locomotives de nos jours — doivent suivre des routes *imposées* par le législateur.

Ils *louvoieront* désormais comme le font les navires à voiles. Où sera le mal ? Les frais d'assurances seront moindres et, sur ces routes *séparées* et *divisées*, leurs vitesses sans cesse croissantes n'offriront plus le même danger.

6° Il est peut-être malheureux que la lecture de notre travail des routes maritimes (publié par le *Cosmos* et les *Tablettes*) n'ait pas été lu tout d'abord par l'honorable amiral Cloué.

Si des amiraux de grande valeur — Gicquel des Touches, de Langle, Ribourt, Juin et Maudet, déclarent nettement que les difficultés signalées ne sont pas insurmontables, nous conservons bon espoir. Les obstacles de la première heure se lèveront avec le temps. Notre croyance se trouve encore augmentée par le fait suivant qui ressort du dossier : l'opinion de ces grandes autorités se trouve d'accord, en effet, avec l'avis unanime des corporations commerciales de notre pays. Cette double force nous inspire pleine et entière confiance.

LETTRE DE M. LE VICE-AMIRAL CLOUÉ

Sainte-Adresse, 24 Août 1888.

Mon cher Commandant,

Au cours d'un article que vous avez publié dans le *Cosmos*, vous avez invoqué « l'autorité de mon nom » pour appuyer des arguments sur la nécessité d'imposer aux capitaines des bâtiments à vapeur, denx routes de navigation d'aller et retour, qui seront tracées sur leurs cartes.

Je vous ai écrit pour vous faire savoir que si, en effet, j'avais, dans une note placée à la suite du travail du lieutenant de vaisseau Serpette « *Sur la navigation en temps de brume* », émis le désir de voir adopter ces routes de navigation dans le but de diminuer les chances de collision en mer, j'avais reconnu depuis, en examinant la question de plus près, que ce désir, émis un peu trop à la hâte, je l'avoue franchement, n'était que de la théorie, et ne pouvait malheureusement être mis en pratique. Je vous ai prié de publier ma lettre, vous ne l'avez pas fait ; mais en revanche, vous avez publié cinq ou six lettres d'amiraux, qui vous félicitent, et qui partagent votre opinion.

Malgré cet appui, dont je reconnais l'importance, je tiens à vous dire de nouveau pour quelles raisons de pratique de la navigation, je suis d'une opinion différente de la vôtre. Je pense que cette fois vous voudrez bien publier ma lettre. J'espère, en outre, que le *Cosmos* consentira à la reproduire dans ses colonnes, comme document du procès dans lequel il a pris parti en publiant votre article.

Je recommence donc mon argumentation contre votre système.

Oui, il serait vivement à désirer que l'on pût adopter pour les services postaux et autres services rapides, des routes d'aller et des routes de retour qui éviteraient certainement une partie des abordages dont les conséquences se traduisent presque toujours par la perte d'existences précieuses.

Est-il possible d'adopter ces routes ? Cette adoption aurait-elle le résultat recherché ?

Je réponds hardiment : Non !

1° Je ne crois pas que l'on puisse jamais, par une enten-

te internationale, adopter des routes d'aller et des routes de retour. J'ai la ferme conviction que les Anglais (des gens pratiques) n'y consentiront jamais. Or, dès qu'il n'y a pas consentement général, la question est résolue dans le sens négatif.

Mais supposons qu'il y ait entente entre toutes les nations maritimes : cela conduira-t-il à quelque chose ? Je réponds encore : Non ! En effet, considérez les nombreux points de départ des paquebots aux environs de l'entrée et dans l'entrée de la Manche. Remarquez ce faisceau compliqué de routes qui se croisent entre l'Irlande et le cap Finistère, et sont dirigées vers toutes les parties du monde. Est-ce qu'il est possible de réglementer tout cela, et de tracer la voie que chacun doit suivre, absolument comme nous voyons ces mille rails qui aboutissent à nos gares de chemins de fer ? Cependant, malgré les voies tracées, ici encore, il arrive des accidents.

C'est une illusion de vouloir réglementer les routes maritimes comme les chemins de fer ; un tel règlement ne diminuera pas les chances de collision, parce qu'il ne peut pas être mis en pratique ;

2° Quittons les environs des côtes, et plaçons-nous en plein Océan.

Les paquebots à grande vitesse qui font aujourd'hui le service de New-York, pourraient souvent, grâce à leurs puissantes machines, suivre la route adoptée. Mais il est certaines tempêtes. malheureusement trop fréquentes, qui les obligent à modifier leur route. Causez avec les capitaines des paquebots les plus rapides, ils vous diront qu'il n'est *pas un seul* de ces magnifiques navires qui ne soit obligé, à un moment donné, pendant ces forts coups de vents de l'Atlantique Nord, de modifier sa route à cause du vent et de la mer.

C'est ainsi qu'il leur arrive de se trouver à 50 lieues plus au Nord ou plus au Sud qu'ils ne voudraient. Et pensez-vous qu'une fois ainsi écartés de leur route, ils se hâteront, dès le retour du beau temps, de faire un crochet pour la rejoindre par la voie la plus courte ? Vous ne pouvez y compter : les capitaines gouverneront sur le port de destination, parallèlement à la route réglementaire.

Si les grands et puissants paquebots-postes sont obligés, dans certaines circonstances, de s'écarter de la route qu'ils devraient suivre ; les autres bâtiments à vapeur, munis de moins fortes machines, seront à plus forte raison, jetés en dehors de la route réglementaire ;

3° Il y a plusieurs mois pendant lesquels les glaces (icebergs ou banquises) dérivent bien au sud du parallèle du Sud de l'accore des Bancs de Terre-Neuve, et obstruent

les routes habituellement suivies par les bâtiments à vapeur. Ces dangers flottants ne peuvent être prévus ; il n'est pas possible d'en tenir compte en prescrivant des routes. Par conséquent, c'est encore une raison qui empêche de réglementer certains parcours ; les bâtiments seront donc, pour cause de force majeure, souvent obligés de s'écarter de la route réglementaire ;

4° Enfin, la brume, dans bien des cas, obligera un capitaine à suivre une autre direction que celle qu'il aurait suivie par temps clair. Celui, par exemple, qui, avec un temps clair, aurait gouverné pour reconnaître les îles Scilly, se gardera bien de suivre une route qui l'en rapprocherait, s'il est enveloppé par la brume ;

5° Je n'ai pas parlé des navires à voiles ; ils sont en trop grand nombre encore pour être négligés.

Vous ne pouvez pas espérer que ceux d'entr'eux qui auront été amenés par les hasards de la navigation sur les routes que vous voulez réserver aux navires à vapeur, s'en écarteront, s'ils se trouvent favorisés par un bon vent. L'habitude du danger les fera profiter du temps favorable... Au petit bonheur ! ils espèreront toujours qu'*ils verront*, ou qu'*on les verra* à temps pour éviter une mauvaise rencontre.

Il y a, en outre, les voiliers, qui couperont la route réglementaire, parce que leur destination les y oblige. Il est probable qu'en approchant de cette bande réservée, ils veilleront parfaitement ; mais ils veilleront peut-être moins, une fois en dehors de cette ligne, sans songer aux bâtiments à vapeur qui n'auront pas pu la suivre.

Cette idée de réglementation des routes, qui paraît toute naturelle de prime abord, ne peut donc pas être adoptée dans la pratique, car, ainsi que je viens de le démontrer, le mauvais temps, les glaces et les brumes ne permettront pas de suivre les routes aller et retour que l'on voudrait imposer.

Croyez, mon cher Commandant, à mes sentiments dévoués.

Vice-Amiral G. CLOUÉ.

P.-S. — L'abordage récent du *Thingvalla* avec le *Geiser*, qu'il a coulé en le prenant droit par le travers, prouve que c'est dans les signaux sonores, en temps de brume, qu'il faut chercher la solution.

LETTRE A M. LE VICE-AMIRAL CLOUÉ.

« Zurich, 30 août.

Amiral,

Je suis en Suisse et à Zurich. En ouvrant les *Tablettes* du 28 août, je lis votre lettre du 24 août. Je tiens à vous répondre sans délai, cette seconde lettre ayant été publiée sur votre demande, au nom des grands intérêts en cause dans la question.

Et tout d'abord, je crains de vous avoir froissé, — involontairement. Vous me dites, en effet: « Je pense que, cette fois, vous voudrez bien publier ma lettre. » Et un peu plus haut : « Je vous ai prié de publier ma première lettre, vous ne l'avez pas fait, mais, en revanche, vous avez publié cinq ou six lettres d'amiraux qui vous félicitent et qui partagent votre opinion. »

Permettez-moi de vous dire, amiral, que l'imprimerie du Commerce (Cherbourg, 14, rue du Château) est en train de terminer un volume sur les *Routes internationales de la navigation*, et que votre première lettre insérée dans ce travail, qui contiendra environ 300 pages, fait partie du dossier spécial des officiers généraux de la marine qui ont bien voulu donner leur appréciation dans cette question importante ; mais votre lettre du 24 août y trouvera aussi sa place.

Dans mon volume, je transcris en premier lieu, les opinions favorables aux routes. La raison qui a dicté mon ordre de préférence se comprend : cet avis est celui de la très grande majorité des amiraux ; ils ont pensé qu'ils devaient émettre hardiment leur pensée approbative, de même que vous avez jugé nécessaire de plaider la thèse contraire.

J'ajoute que le monde maritime et commercial de notre pays est de leur avis, — Chambres de commerce, Sociétés de géographies et Municipalités des ports ; — que la presse maritime française, interprète fidèle de l'opinion publique, s'est montrée unanimement favorable au projet

que je défends. Tout cela est établi dans l'ouvrage, qui paraîtra prochainement.

L'ordre devenu obligatoire pour le livre est le même dans ma *Revue*.

Dans un autre passage de votre lettre, amiral, je trouve également: « Je commence mon argumentation contre votre système. »

Je n'ai, je vous assure, aucun esprit de système. Mon but est de rechercher la vérité sans parti-pris, sans idée préconçues, sans intérêt d'aucune sorte. Le programme que je soutiens est celui des corporations commerciales et maritimes de notre pays. On a peut-être tort de ne pas compter avec elles.

Comment ne pas croire, en effet, devant cette unanimité d'opinions, que la vérité est là, et pas ailleurs ? Cette conviction ne peut que grandir et se fortifier, quand je constate l'adhésion des sommités de notre marine militaire. Elles se personnifient, aujourd'hui, par les noms de Gicquel des Touches, Ribourt, Mouchez, Juin, Maudet, Leblanc, Fleuriot de Langle. Cette imposante phalange est acquise à la cause que vous aviez embrassée le premier de tous, et que vous avez cru devoir abandonner après un nouvel examen. J'espère que les honorables amiraux cités plus haut lui resteront fidèles jusqu'à la fin de notre discussion. La contradiction a l'avantage d'éclairer les questions. Tout le monde est d'avis, d'ailleurs, que les routes maritimes, — et on peut arriver à les établir, — constituent une solution réelle des collisions en mer

Les signaux sonores sont et seront toujours des indicateurs précieux. Il est donc utile de les améliorer autant que faire se pourra. Mais ce guide trompeur ne sera jamais une solution. La démonstration est facile à faire : vous croyez entendre un son de tribord, pour éviter l'abordage, vous venez sur babord. C'est ce qui est arrivé, l'année dernière, dans une collision célèbre. La manœuvre fut détestable ; le capitaine, trompé par le son, courut au devant du danger, et son navire disparut dans le choc. L'équipage, heureusement, fut sauvé.

Le dernier passage de votre lettre est ainsi conçu : « Cette idéede réglementation des routes qui paraît toute naturelle de prime-abord, ne peut pas être adoptée dans la pratique, car, ainsi que je viens de le démontrer, le mauvais temps, les glaces et les brumes ne permettront pas de suivre les routes aller et retour, qu'on voudrait imposer. » Le livre qui va paraître a pour but de démontrer cette possibilité technique et pratique. Je réponds à toutes les objections soulevées dans votre première lettre, ainsi que dans

celle insérée dans les *Tablettes*. J'envoie à ce journal hospitalier ma réponse, sans aucun retard, comme vous l'avez fait vous-même.

Si vous voulez bien attaquer mon livre, amiral, je ferai tous mes efforts pour le défendre de mon mieux ; mais cette lutte, pleine de courtoisie, n'amoindrira point les sentiments d'affectueuse déférence que je vous ai voués depuis vingt-trois ans. »

Albert RIONDEL.

NEUVIÈME DOSSIER

Le Livre du chef des Instructions nautiques

Ce dossier se compose de deux lettres seulement :

Une lettre adressée au ministre de la marine pour réclamer contre l'oubli du chef des instructions nautiques, qui, dans son livre, n'a pas dit un seul mot de l'enquête française. Le lecteur a pu l'apprécier et la juger.

Nous ne ferons aucune autre réflexion.

La réponse du Contre-Amiral Gervais refuse à cet ouvrage tout caractère officiel. Nous en prenons acte. Mais il est difficile de ne pas y voir une pensée officieuse, surtout quand on a achevé la lecture du 1er volume.

LETTRE A M. LE MINISTRE DE LA MARINE

Cherbourg, le 30 Mars.

Monsieur le Ministre,

Le bureau des instructions nautiques vient de publier, à l'Imprimerie Nationale, sur les collisions en mer, un Mémoire de 190 pages.

Je constate dans ce travail une omission grave et regrettable dans un document officiel. On n'a pas dit un *seul mot* de *l'enquête française*, unanime d'opinion, qui a demandé avec instance au gouvernement français, de se mettre à la tête de la réforme et de proposer, aux autres gouvernements, la réunion d'une Commission maritime internationale pour s'occuper de la question.

Cette enquête *spontanée*, non ordonnée par les autorités, n'en a que plus de valeur. En outre, c'est la voix des vrais représentants du monde commercial et maritime, (Chambres de commerce et Sociétés de Géographie commerciale).

Ils ont exprimé la volonté et le vote de tous les marins français, armateurs, négociants, etc., de 18 grandes villes maritimes. Les villes elles-mêmes se sont jointes, avec toute la presse, à cette manifestation.

Comme contraste au fait que j'ai l'honneur de vous signaler, le Mémoire consacre une dizaine de pages à une enquête anglaise, du *Nautical Magazine* et au rapport de l'amiral Ryder président du comité d'une Société dite « des Arts ».

Il y a là quelque chose de fâcheux à tous égards. Il faut évidemment une rectification, sous peine d'égarer l'opinion publique à laquelle on dit à la page 2 : « Appelé par la nature de notre service à collationner *tous les documents* nautiques français et étrangers pour en déduire les routes de navigation, nous avons pu étudier *dans tous ses détails* le sujet que nous nous proposons de traiter... »

Permettez-moi également de vous indiquer, dans cet ouvrage, quelques passages malheureux ; ainsi :

